

NAJLEPSI
SPORTOWCY LOTNICZY
NA ZLOT
DO WARSZAWY!

25 (313) ROK VII 22 CZERWCA 1952
Cena 60 gr

SKRZYDŁA I MOTOR

1 ZŁOTA i 3 DIAMENTY

Ośrodek wyczynowy Lisie Kąty zamknął miesiąc maj trzema ładnymi sukcesami szybowcowymi. W dniu 30 maja br. piloci: Ryszard Kosioł z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, Bronisław Baranowski z Aeroklubu Łódzkiego i Henryk Kietkowicz z Aeroklubu Kieleckiego wykonali docelowe przeloty 300 kilometrowe z Lisich Kątów do Białegostoku.

Wyczyny te stanowią dalsze wzbogacenie naszego rejestru o jedną Złotą Odznakę Szybowcową i trzy diamenty. Złotą odznakę zdobył Ryszard Kosioł, który miał już w swym dorobku wyczynowym kilkakrotne przewyższenia 3 000 m. Przelot do Białegostoku dał mu dopełnienie brakującego warunku i równocześnie diament, a dla pozostałych dwóch pilotów jest on pierwszym warunkiem do Złotej Odznaki i równocześnie pierwszym diamentem.

ter.

SPROSTOWANIE

Zapowiedziane w poprzednim numerze SIM-u zawody spadochronowe odbędą się w terminie późniejszym. Dokładną datę zawodów podamy w następnych numerach.

ROBOTNICY PAFAWAGU NA SAMOLOTACH

We Wrocławskim Aeroklubie Ligi Lotniczej rozpoczął się kurs pilotażu silnikowego, zorganizowany przez Zarząd Okręgowy LL.

Kurs cieszy się dużym zainteresowaniem wśród młodych robotników, którzy masowo zgłaszają się na szkolenie w pilotażu silnikowym. Liczy on obecnie kilkudziesięciu uczestników z Pafawagu, Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego, zakładów M-5 i innych. Jest to pierwszy tego rodzaju kurs, zorganizowany po godzinach pracy, umożliwiający pogodzenie szkolenia lotniczego z pracą zawodową.

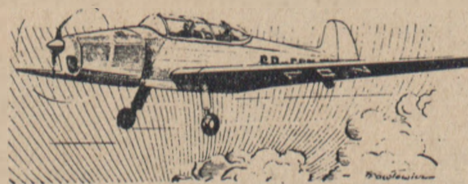
MŁODZIEŻ LOTNICZA NA ZLOT

Już tylko 28 dni dzieli nas od wielkiego Zlotu Młodych Przodowników — Budowniczych Polski Ludowej. W szeregach młodzieży całego kraju wzmaga się zacięta walka o przodownictwo — o uczestnictwo w Zlocie. Każdy z nas pamięta, że prawo do uczestniczenia w Zlocie zdobędzie jedynie wytężoną pracą, bowiem Zlot będzie spotkaniem najlepszych z najlepszymi.

Młodzież lotnicza pragnie również znaleźć się w szeregach uczestników Zlotu i na jego cześć podejmuje liczne zobowiązania.

Piloci i pracownicy Ośrodka Treningowego Ligi Lotniczej w Krośnie zobowiązali się m. in.: instr. pil. Szubra w miesiącu czerwcu wyszkoli kilku pilotów II, III i IV stopnia; instr. spadochronowy Kielar przeszkoli kilku kandydatów na skoczków spadochronowych I stopnia oraz wykona trzy skoki propagandowe w okolicach spółdzielni produkcyjnych w celu wygłoszenia referatów o tematyce lotniczej i zapoznania tamtejszej ludności ze sportem spadochronowym. Ponadto kadra techniczna OT wybuduje sposobem gospodarczym garaż na samochody.

Wyniki pracy zadecydują, kto pojedzie na Zlot.



Po przejściu przeszkolenia teoretycznego, które zostanie zakończone w lipcu br., rozpocznie się szkolenie praktyczne.

(z)

ŻOŁNIERZE WŚRÓD LOTNIKÓW SPORTOWYCH LL

Zarząd Poznańskiego Okręgu Ligi Lotniczej zorganizował w sali Pałacu Prasy w Poznaniu przy końcu maja br. spotkanie pilotów i członków LL z żołnierzami jednostki lotniczej. Spotkanie to zacieśniło jeszcze bardziej więź łączącą nasze społeczeństwo z ludowym Wojskiem Polskim oraz zbliżyło pilotów LL do lotników wojskowych.

Miłą niespodzianką wieczoru było wręczenie delegacji jednostki lotniczej pięknego radioodbiornika marki „Zenit" z adapterem dla świetlicy żołnierskiej. W spotkaniu także wzięli udział piloci szybowcowi — uczestnicy obozu przygotowawczego przed IX Krajowymi Zawodami Szybowcowymi.

KIERMASZ LOTNICZY W WARSZAWIE

Kiermasz lotniczy zorganizowany przez Okręg Warszawski Ligi Lotniczej w dniach od 4 do 12 czerwca cieszył się niezwykłym powodzeniem.

Zwiedzanie kiermaszu rozpoczynało się od obejrzenia pięknego, srebrnego samolotu „Szpak" T-4, który rozpostarł skrzydła u zbiegu al. Stalina i pl. 3-ch Krzyży. Dalej poszczególne stoiska Ligi Lotniczej informowały miłośników sportu lotniczego o pracach LL, o osiągnięciach polskiego lotnictwa i perspektywach jego rozwoju.

Dużym powodzeniem cieszyły się kioski z książkami poświęconymi tematyce lotniczej.

Atrakcją kiermaszu lotniczego były pokazy lotnicze, w których wzięli udział członkowie Warszawskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej.

DRUGA ROCZNICA ZBRODNICZEJ NAPAŚCI NA LUDOWĄ KOREĘ

Dnia 25 czerwca br. mija druga rocznica zbrodniczej napaści uzbrojonych przez amerykańskich imperialistów hord lisynmanowskich na Koreańską Republikę Ludowo-Demokratyczną. Krwawa wojna zaborcza, w której bezpośrednio po wybuchu wzięły udział również dziesiątki dywizji rozpasanego żołdactwa amerykańskiego, a potem angielskiego, australijskiego, holenderskiego i innych państw kapitalistycznych, trwa bez przerwy już pełne dwa lata.

Bohaterski naród Korei, dając wspaniały przykład bezgranicznej miłości ojczyzny, broni ze wszystkich sił rodzinnej ziemi, na której mordują, palą, niszczą wszelkie życie krwawi najeźdźcy amerykańscy i ich satelici.

Mimo użycia ogromnych sił lądowych, lotniczych i morskich — agresorzy nie są w stanie zagrozić ludowej armii koreańskiej, wspomaganej przez oddziały ofiarnych ochotników chińskich. Machina wojenna imperialistów kruszy swe zęby na lądowych, powietrznych i morskich szlakach bitewnych w Korei. Naród koreański, który zbrodniarze amerykańscy sprzysięgli się wyniszczyć przy użyciu najpotworniejszych metod, nie ugiął się pod przemocą i walczy niezłomnie o swą wolność i niepodległość.

Amerykańscy mordercy i ich sługusi muszą być przepędzeni z Korei! Zezwierzęceni żołdacy Trumana muszą ponieść karę!

Na zdjęciu: piloci ludowego lotnictwa koreańskiego na jednym z lotnisk frontowych.



MODELARZE CSR BIJĄ REKORDY MIĘDZYNARODOWE

Na zawodach modelarskich, jakie odbyły się w Ostrawie dnia 3 maja 1952 roku, ustanowione zostały dwa nowe rekordy międzynarodowe w kategorii modeli na uwięzi, a mianowicie: model z silniczkiem odrzutowym, prowadzony przez modelarza Poura ze Zdic, osiągnął szybkość 231,5 km/godz., zaś model z silniczkiem tłokowym o pojemności 2,5 cm^3 Zdenka Husiczki z Brna uzyskał szybkość 156,7 km/godz.

Dokumentację do rekordowych wyczynów komisja sportowa Aeroklubu Republiki Czechosłowackiej przesłała do FAI celem oficjalnego zarejestrowania w tabeli rekordów międzynarodowych.

(z)

NOWA LINIA LOTNICZA PRAGA — MOSKWA — PEKIN

Przy końcu maja br. podpisany został w Pradze, pomiędzy czechosłowackim Ministerstwem Komunikacji a Głównym Urzędem Lotnictwa Cywilnego ZSRR, dodatkowy protokół o tranzytowej komunikacji lotniczej między Czechosłowacją a Chinami Ludowymi przez terytorium Związku Radzieckiego. W ten sposób powstała nowa, bezpośrednia, niezwykle ważna, linia lotnicza na trasie Praga — Moskwa — Pekin i z powrotem.

(jk)

Z lewej: Minister Transportu Drogowego i Lotniczego J. Rustecki przemawia do zawodników. Z prawej: Szybownicy.

PIERWSZY DZIEŃ IX KZS

PRZELOT DOCELOWY I TRÓJKĄT

4 czerwca, dzień pierwszej konkurencji rozegranej na IX Krajowych Zawodach Szybowcowych.

CSS z meteorologiem i najrozmaitszymi instrumentami pomiarowymi na pokładzie wyszedł na swą codzienną sondę warunków atmosferycznych. Rozpoczął się normalny dzień na zawodach.

Cofnijmy się jeszcze jednak do dnia 2 czerwca, upamiętnionego zdobyciem przez dwóch pilotów diamentów wysokościowych do Złotej Odznaki Szybowcowej. Dzień ten przeznaczony został przez kierownictwo zawodów na loty zapoznawcze i treningowe i pomimo nierozgrywania punktowej konkurencji, piloci osiągnęli szereg ładnych przewyższeń w chmurach burzowych. Dwa z nich przyniosły zawodnikom: **Jerzemu Popielowi (6 200 m) i Zbigniewowi Małkowi (5 600 m)** spełnienie warunków diamentowych. Trzeci czerwca — z uwagi na niesprzyjające warunki atmosferyczne — przeszedł również bez rozegrania konkurencji, za to następny...

Zapowiadał się nader interesująco. Alarmujące wieści biegły z pokoju meteorologów. Płynące z odbiornika radiowego sygnały telegraficznego szyfru pogodowego wróżyły w pierwszej chwili sytuację korzystną dla długiego przelotu szybowcowego.

— „Trzechsetka docel do Krakowa!" — brzmiała wstępna konkluzja, która obiegła zawodników jak hasło bojowe. Zaszeleściły mapy, poszły w ruch suwaki nawigacyjne. Po szczegółowej analizie lokalnej sondy atmosfery decyzja uległa jednak zmianie. Warunki meteorologiczne okazały się mało sprzyjające przelotowi odległemu, dawały natomiast nadzieje osiągnięcia dobrych szybkości na przelocie 100 kilometrowym. Jako lotnisko docelowe wyznaczono Ostrów.

Sprawne wyhangarowanie sprzętu, odprawa przedstartowa, omówienie dokładnej prognozy na trasie i o godzinie 11.00 nastąpił pierwszy start. Samoloty holujące uwijały się jak przysłowiowe muchy w ukropie. W ciągu 40 minut wszystkie szybowce były w powietrzu. W krótkich odstępach meldowały się ostrym nurkiem nad taśmą startu lotnego i szły na trasę, skacząc od cumulusa do cumulusa.

Do celu doszło 19 maszyn. Tylko pięciu zawodników „wykończyło się" w pobliżu Ostrowa, przechytrzywszy w chęci uzyskania jak najlepszych szybkości przelotowych. **Zwycięzcą konkurencji został** Staszek **Skrzydlewski z Katowic,** ustanawiając równocześnie osiągniętą **szybkością 91,2 km/godz nowy rekord wyczynu homologowanego w tej kategorii.** Za nim uplasowali się Aleksander Pawlikiewicz z Wrocławia, z szybkością 83,2 km/godz, i Jerzy Wojnar z Krakowa, który rozwinął szybkość przelotową 82km/godz. Z szybowniczek pierwsza w tym dniu była **Lucyna Wlazło.** W klasyfikacji dnia zajęła jednak dopiero 19 miejsce, ale **wynik 61 km/g.** dał jej też **nowy rekord wyczynu homologowanego w konkurencji żeńskiej.**

Startuję w zawodach na „Musze" z Aeroklubu Ostrowskiego — opowiada zadowolony Staszek Skrzydlewski po zakończeniu próby — więc możecie sobie wyobrazić jak pędziła dzisiaj do domu.

— Kryzysów żadnych na trasie nie miałem — opowiada dalej na gorąco. Moje wykończenie się w ubiegłym roku na zawodach inowrocławskich podczas przelotu do Lublina, nauczyło mnie ostrożności. Na trasie nie zszedłem ani razu dzisiaj poniżej 800 m. Przed startem lotnym w Kobylnicy chodziliśmy po niebie w kilkanaście maszyn pod jedną chmurą, aż mnie to „wkurzyło". Myślę sobie: to wy lećcie, a ja tutaj zaczekam, aż się na trasie więcej miejsca zrobi. Magister Parczewski zapowiadał na odprawie meteorologicznej poprawę warunków w godzinach późniejszych. To ja ruszyłem z Kobylnicy przed godziną 13.00 i wylądowałem w Ostrowie po godzinie i pięciu minutach lotu.

— Pięknie Stachu, leciałeś indywidualnie, ale przecież w zespole łatwiej wyszukiwać wznoszenia, centrować kominy — pytamy jeszcze.

— Widzicie, łatwiej, ale nie zawsze. Mylenie przeciwnika to też jeden z elementów taktyki na zawodach. Wchodzisz na przykład do komina, w którym już ktoś krąży. Sąsiedztwo drugiego szybowca nie pozwala ci skupić się całkowicie na przyrządach, bo trzeba uważać na wszystkie strony, więc próbujesz wycentrować komin według krążenia partnera. A taki wyga zacznie ci specjalnie dusić „Muchę" w noszeniu i ciągnąć w duszeniu. Bądź wtedy mądry i zorientuj się, gdzie jest naprawdę środek komina. Nasze chłopaki to „kosyniery" nielada. Na trasie takiej docelówki szybkościowej możecie przeżyć emocje walki taktycznej, podobnie jak te — w kolarskim wyścigu Warszawa — Berlin — Praga.

Na froncie budynku, w którym mieszkają zawodnicy, wisi wielki transparent: **„Przez rekordy i wyczyny na Zlot do Warszawy".** Dumne to hasło realizowane jest przez uczestników zawodów z pełnym zapałem. **Dowodem są już dwa diamenty i dwa nowe wyczyny homologowane,** uzyskane w pierwszych konkurencjach. Swego rodzaju masowym rekordem stał się oprócz tego dzień 5 czerwca. Rozegrany w dniu tym przelot szybkościowy po trasie trójkąta 100 km ukończyło w dobrej formie 21 pilotów na 24 startujących i to jest ogromnym sukcesem, świadczącym o wysokim poziomie wszystkich zawodników. Dzień był meteorologicznie raczej słaby. Panowała termika bezchmurna, co w znacznym stopniu utrudnia wyszukiwanie wznoszeń na przelocie. Trasa biegła z Kobylnicy do Iłowca, stamtąd do Środy i z powrotem do Kobylnicy.

Szybowce wyszły w powietrze o godzinie 11.15, a już o 11.45 pierwszy zawodnik odmeldował się nad taśmą startu lotnego. Był nim Brzuska. Zaszumiał swoją „Muchą" w ostrym nurku nalotu i wyprysnął na trasę jak z procy. Poszedł na Iłowiec. Po nim Adamek, Popiel, Zajączkowska, Rawicz, Czmielówna i reszta zawodników w odstępach parominutowych. Odchodzili po-

(dokończenie na str. 389)

ROCZNICA HITLEROWSKIEJ NAPAŚCI

Przed jedenastu laty, dnia 22 czerwca 1941 roku uzbrojone po zęby dywizje hitlerowskiego Wehrmachtu uderzyły znienacka na ziemie Związku Radzieckiego. Upojony łatwymi zwycięstwami w zachodniej Europie imperializm hitlerowski postanowił podporządkować sobie obfitujące w bogactwa naturalne tereny ZSRR, dotrzeć daleko na wschód od Moskwy, pod sam Ural, zagarnąć Kaukaz, Krym, żyzną Ukrainę z jej potężnymi centrami przemysłu węglowego i metalurgicznego, opanować Białoruś, wybrzeże Bałtyku i obszary północne. Czoło hitlerowskim bandytom stawiła bohaterska Armia Radziecka, walcząc z najwyższą ofiarnością o wolność i niepodległość swojej ojczyzny. W ciężkich zmaganiach z nieprzyjacielem zajaśniały przykłady niezwykłego bohaterstwa radzieckich lotników — zwanych przez naród „Sokołami Stalinowskimi".

Na szczęście nie ziściły się pragnienia pachołka imperialistycznych bankierów i fabrykantów — Hitlera. Na drodze faszystowskim hordom żołdaków w hełmach ze swastyką stanął Stalingrad, stanęła Moskwa, Leningrad, stanął cały potężny naród Związku Radzieckiego. Pod druzgocącymi ciosami Armii Radzieckiej, kierowanej geniuszem Józefa Stalina, hitlerowska machina wojenna zaczęła się kruszyć w szybkim tempie. Plany podboju ZSRR skończyły się zupełnie inaczej niż to sobie wyobrażał Hitler i jego natchnienie — międzynarodowy imperializm — skończyły się kompletnym rozbiciem napastniczej armii.

A dziś, Koledzy, faszyzm znów podnosi głowę. Dzieje się to za sprawą pragnących nowej wojny amerykańskich imperialistów, którzy nienawidząc Związku Radzieckiego i krajów demokracji ludowej zawarli z odwetowcami zachodnio-niemieckimi w Bonn układ wojenny i z gorączkowym pośpiechem formują dywizje nowego hitlerowskiego Wehrmachtu — przeciwko nam, przeciwko naszym braciom ze Związku Radzieckiego, Czechosłowacji czy Bułgarii.

Marzenia wypuszczonych z więzień hitlerowskich zbrodniarzy wojennych, popieranych przez międzynarodową klikę imperialistów, spełzną na niczym. Tak samo, jak spełzły na niczym marzenia Hitlera o zwycięskim marszu w głąb Związku Radzieckiego. Naród radziecki, walczący o pokój i ufny w geniusz pierwszego bojownika o pokój na świecie — Józefa Stalina, w przyjaźni i sojuszu ze wszystkimi narodami pragnącymi pokoju, potrafi dać należytą odpowiedź następcom Hitlera, specjalistom od masowego mordowania kobiet i starców, strzelania do dzieci, bestialskim katom bezbronnych jeńców, jeśli zechcą pójść śladem swego mistrza i zakłócić pokojową pracę wolnych narodów.

J. Z.

PRZELOT DOCELOWY SZYBKOŚCIOWY NA TRASIE KOBYLNICA — OSTRÓW WLKP. (ODLEGŁOŚĆ 99 KM)

	Zawodnik	ALL	Szybkość km/godz.	Punktów
1	Skrzydlewski St.	Katowice	91.2	5.633.9
2	Pawlikiewicz Al.	Wrocław	83.2	5.024.2
3	Wojnar Jerzy	Kraków	82.0	4.950.5
4	Rawicz Zbigniew	Katowice	81.5	4.876.3
5	Adamek Jerzy	Toruń	81.5	4.876.8
6	Makula Edward	Katowice	80.8	4.803.1
7	Śmigiel Antoni	Ostrów	80.0	4.803.1
8	Popiel Jerzy	Wrocław	79.3	4.742.8
9	Rusek Tadeusz	Kraków	77.1	4.622.2
10	Bitner Ryszard	Warszawa	76.6	4.561.9
11	Ziemiński Andrzej	Warszawa	76.1	4.561.9
12	Nowik Włodzimierz	Białystok	75.1	4.501.6
13	Jakub Rajmund	Poznań	74.0	4.441.3
14	Brzuska Andrzej	Warszawa	73.1	4.381.0
15	Makne Stefan	Poznań	70.0	4.200.1
16	Witek Adam	Wrocław	67.0	4.059.4
17	Kirakowski Zbigniew	Katowice	66.4	4.012.5
18	Śliwak Tadeusz	Łódź	65.0	3.965.0
19	Wlazło Lucyna	Warszawa	61.0	3.778.0
20	Zajączkowska Wanda	Kraków	—	2.114.2
21	Czempiński M.	Poznań	—	1.516.3
22	Zaleska Zofia	Warszawa	—	1.451.7
23	Cmielówna M.	Katowice	—	1.451.2
24	Olejniczak Czesław	Poznań	—	716.4

PRZELOT SZYBKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA: KOBYLNICA — IŁOWIEC — ŚRODA — KOBYLNICA, (O OBWODZIE 102 KM)

	Zawodnik	Aeroklub	Szybkość km/godz.	Punktów
1	Popiel Jerzy	Wrocław	52.3	5.415.3
2	Ziemiński Andrzej	Warszawa	51.8	5.365.8
3	Śliwak Tadeusz	Łódź	51.6	5.365.8
4	Makula Edward	Katowice	50.9	5.316.3
5	Śmigiel Antoni	Ostrów	49.1	5.281.6
6	Rusek Tadeusz	Kraków	48.8	5.247.0
7	Wojnar Jerzy	Kraków	48.2	5.247.0
8	Kirakowski Zbigniew	Katowice	47.9	5.212.3
9	Nowik Włodzimierz	Białystok	47.2	5.212.3
10	Brzuska Andrzej	Warszawa	46.1	5.177.7
11	Witek Adam	Wrocław	46.1	5.177.7
12	Pawlikiewicz Aleks.	„	45.2	5.143.0
13	Adamek Jerzy	Toruń	45.0	5.143.0
14	Rawicz Zbigniew	Katowice	44.9	5.108.4
15	Skrzydlewski St.	„	44.4	5.108.4
16	Cmielówna Maksym.	„	42.2	5.039.1
17	Bitner Ryszard	Warszawa	42.0	5.039.1
18	Makne Stefan	Poznań	41.6	5.004.4
19	Olejniczak Czesław	„	35.4	4.870.8
20	Zajączkowska Wanda	Kraków	32.8	4.811.4
21	Zaleska Zofia	Warszawa	27.2	4.742.1
22	Jakub Rajmund	Poznań	—	1.310.5
23	Wlazło Lucyna	Warszawa	—	1.254.8
24	Czempiński Mieczysław	Poznań	—	1.171.8

PUNKTACJA OGÓLNA PO DWÓCH KONKURENCJACH

	Zawodnik	ALL	Punktów
1	Skrzydlewski Stanisław	Katowice	10.742.3
2	Wojnar Jerzy	Kraków	10.197.5
3	Pawlikiewicz Al.	Wrocław	10.167.2
4	Popiel Jerzy	Wrocław	10.158.1
5	Makula Edward	Katowice	10.119.4
6	Śmigiel Antoni	Ostrów	10.084.7
7	Adamek Jerzy	Toruń	10.019.8
8	Rawicz Zbigniew	Katowice	9.985.2
9	Ziemiński Andrzej	W-wa	9.927.7
10	Rusek Tadeusz	Kraków	9.869.2
11	Nowik Włodzimierz	Białystok	9.713.9
12	Bitner Ryszard	W-wa	9.601.0
13	Brzuska Andrzej	W-wa	9.558.7
14	Śliwak Tadeusz	Łódź	9.331.4
15	Witek Adam	Wrocław	9.237.1
16	Kirakowski Zbigniew	Katowice	9.224.8
17	Makne Stefan	Poznań	9.204.5
18	Zajączkowska Wanda	Kraków	6.925.6
19	Cmielówna Maksymil.	Katowice	6.490.3
20	Zaleska Zofia	W-wa	6.193.3
21	Jakub Rajmund	Poznań	5.751.8
22	Olejniczak Czesław	Poznań	5.587.2
23	Wlazło Lucyna	W-wa	5.032.8
24	Czempiński Mieczysław	Poznań	2.688.1

(dokończenie ze str. 387)

jedyńczo, lub po dwóch, a czasem większą grupę trzech i czterech równocześnie. Cichły wtedy na starcie lotnym rozmowy w grupie Komisarzy sportowych, którzy z lornetkami przy oczach czujnie penetrowali bezchmurny błękit nieba i tylko urywane słowa padały jak komenda:

— SP 1136 . . . jedenasta pięćdziesiąt osiem i dwadzieścia sekund!

— SP 1062 . . . jedenasta pięćdziesiąt osiem i trzydzieści sekund!

Większość zawodników poszła na Iłowiec, a kilku, w tym cała ekipa śląska, zaatakowało na pierwszy ogień Środę. Paru pilotów nawracało do ponowienia startu lotnego, tak że w sumie ruch nad lotniskiem panował przez cały czas rozgrywania konkurencji. Jeszcze nie odlecieli ostatni, gdy z odległego horyzontu zaczęły płynąć na dużej szybkości pierwsze „Muchy" kończące trójkąt. O ile do startu przelatywały taśmę na 1.000 metrów, o tyle teraz przychodziły na resztkach wysokości, aby tylko nie uronić niepotrzebnie bodaj jednej sekundy. Widok to był wspaniały, gdy jeden po drugim zawodnicy wyciskali ze swych szybowców maksymalną szybkość i mignąwszy na paru metrach nad ziemią na taśmie mety, z efektownego przewrotu siadali przy znaku lądowania.

Najlepszy czas osiągnął **Jerzy Popiel z Wrocławia,** obleciawszy cały **trójkąt z szybkością 52,3 km/godz.** Po nim **Andrzej Ziemiński — 51,8 i Tadeusz Śliwak — 51.6 km/godz.**

Z dziewcząt tym razem lwi pazur pokazała **Czmielówna,** zajmując 16 miejsce z szybkością 42,2 km/godz. Jej lot i Zbyszka Rawicza (oboje z ALL Katowice) może być przykładem koleżeńskiej współpracy na trasie. Lecieli od momentu startu przez cały czas razem, pomagając sobie nawzajem w trudniejszych momentach. Gdy Czmielówna meldowała się na punkcie kontrolnym w Środzie, Zbyszek „siedział" w niedalekim kominie i czekał na koleżankę. A gdy już Czmielówna wróciła do wspólnego komina, runął z kolei Rawicz do zameldowania się na punkcie, po czym łatwo odnalazł z powrotem wznoszenie, które wskazywała krążąca „Mucha" partnerki.

Około godz. 16.000 zakończył się szybkościowy przelot po trójkącie. Wieczorem przy tabeli wyników gromadziły się „tłumy" zawodników, z ołówkiem w ręce analizując swoje osiągnięcia.

Po dwóch konkurencjach na pierwszym miejscu znajduje się nadal **Skrzydlewski przed Wojnarem, Pawlikiewiczem, Popielem i Makulą.** Punktacja całej czołówki wykazuje różnicę zaledwie 873 punktów, pomiędzy pierwszym a dziesiątym zawodnikiem, co mówi samo za siebie jak bardzo walka jest zacięta, a poziom wyrównany. W tej sytuacji każdy następny dzień może przynieść zasadnicze zmiany w układzie tabeli wyników i dlatego dalsze konkurencje oczekiwane są z ogromnym zainteresowaniem.

TADEUSZ REJNIAK



Z prawej: Migawki z zawodów uchwycone przez naszego fotoreportera.
Foto: LL (Koszewski)



91,2 KM/GODZ NA TRASIE 99 KILOMETRÓW

Pierwszą konkurencję Zawodów — przelot docelowy — szybkościowy na trasie 100 km **wygrał pilot** Katowickiego ALL **Stanisław Skrzydlewski**. W przelocie tym uzyskał on na trasie Kobylnica — Ostrów szybkość 91,2 km/godz.

Opowiedzcie coś Kolego Skrzydlewski — pytamy zwycięzcę po zakończeniu konkurencji — czytelnikom SiM-u o swym szybkościowym i przecież rekordowym przelocie?

Wysoki z jasną rozwianą czupryną pilot uśmiecha się i nie bardzo początkowo wie od czego zacząć. Próbuję przyjść mu z pomocą.

Uważnie obserwowałem start lotny i wiem, że byliście jednym z ostatnich, którzy zameldowali się nad taśmą. Jaka była przyczyna tak późnego zdecydowania się na przelot?

— To przecież normalne — odpowiada — **czekałem w rejonie lotniska na najlepsze warunki, jakie możliwe były do uzyskania. Skoro też zauważyłem, że w odległości jakieś 30 km w kierunku na Środę, a więc mniej więcej po kursie, ładnie rozbudowują się chmury, postanowiłem dopiero lecieć.**

Jakie mieliście noszenie na trasie?

— Przeciętnie 2—3 m/sek. Do Jarocina utrzymywały się warunki z pokryciem nieba 5/10. Od tej miejscowości nastąpiło pełne pokrycie nieba, przy czym chmury zaczęły się przeradzać w deszczowe. Było to mniej więcej 40 km przed celem — zdawałem więc sobie sprawę, że w takich warunkach niewiele można wykręcić. Miałem wówczas 1 600 m. Z takiej wysokości skierowałem się też na Ostrów. Chmury warstwowe trochę przytrzymywały noszenie stąd też opadanie w locie było małe, rzędu około 0,5 m/sek. Kiedy zobaczyłem lotnisko docelowe miałem wysokość 400 m, poddusiłem wtedy trochę, tak do szybkości 160 km/godz, zameldowałem się nad taśmą i... wylądowałem.

A jak było z szybkością w czasie przelotu? Czy zwracaliście na to uwagę?

— Oczywiście, po pół godzinie lotu, przy mijaniu Warty zauważyłem, że szybkość mojej „Muchy" wynosi około 100 km/godz. Ucieszyłem się bardzo. To mi zresztą dodało jeszcze większego bodźca, do roztropnego — bez niepotrzebnego ryzykowania — kontynuowania dalszego lotu, w oparciu naturalnie o warunki meteo, o których już wspomniałem uprzednio.

Na zakończenie tej krótkiej rozmowy niewątpliwie interesują naszych czytelników prosimy jeszcze o parę danych, któ-telników.

Stanisław Skrzydlewski ma lat 25 — jest ZMP-owcem. Z zawodu jest inżynierem mechanikiem. Szkolenie szybowcowe rozpoczął w latach 1945—1946. Jest pilotem silnikowym i szybowcowym IV stopnia. Ma Złotą Odznakę Pilota Szybowcowego. W ubiegłym roku na VIII KZS w Inowrocławiu uzyskał przewyższenie 6 980 m i w ogólnej punktacji zawodów zajął ósme miejsce.

Jak będzie w tym roku — zobaczymy. Życzymy ambitnemu pilotowi pomyślnych wiatrów i jak najlepszego miejsca w IX KZS-ie.

(kon)

NOTATNIK IX KZS

Zdawałoby się pozornie zwykła rzecz i niegodna nawet najmniejszej uwagi, a jednak... wymaga odnotowania. Uczestnicy IX Krajowych Zawodów Szybowcowych w Poznaniu spożywając codzienne posiłki zauważyli, że na wszystkich naczyniach, a więc talerzach, filiżankach, dzbanuszkach itp. widnieje znaczek LL z napisem — Liga Lotnicza. Trzeba więc poświęcić temu chociaż parę słów.

Wspomniane naczynia w fabryce „Porcelit" w Chodzieży zamówił specjalnie na Zawody Zarząd Poznańskiego Okręgu LL. Załoga fabryki, wśród której jest dużo członków LL zrzekła się przy tym zarobków za napisy, pobierając tylko koszty własne, to znaczy materiałowe. Inicjatywa tego pięknego czynu wyszła oczywiście od robotników fabryki, którzy swą bezpłatną pracę potraktowali jako dar na Zawody od członków Koła Ligi Lotniczej i niezrzeszonych w tej organizacji. Brawo robotnicy „Porcelitu"!

●

W okresie trwania IX KZS wystawiona została w jednym z okien Wojewódzkiego Ośrodka Propagandowego LL w Poznaniu, na tle ładnej zresztą dekoracji (wykonanej w ramach pracy społecznej przez poznańskich modelarzy Soję i Czerniejewskiego) specjalna tablica, która informowała bieżąco o punktacji Zawodów. Już w godzinę po zakończeniu prac Komisji Sportowej Zawodów nad obliczaniem konkurencji poznaniacy mogli oglądać na tablicy w oknie Ośrodka szczegółowe wyniki odbytych poszczególnych konkurencji i bieżącą punktację ogólną Zawodów. Przechodniów na ulicy informowano ponadto o stanie Zawodów przez megafon, który czynny był przez cały dzień.

●

Przedstawiciele prasy codziennej i periodycznej, którzy przybyli na Zawody, nie mieli chyba najmniejszego powodu do niezadowolenia. Tym razem oprócz — nie budzącego żadnych zastrzeżeń gościnnego przyjęcia i wszelkich ułatwień w pracy, Liga Lotnicza umożliwiła im nawet loty na „Żurawiu", zapoznając ze smakiem przelotu szybowcowego. Ciekawe tylko, jak dziennikarze wykorzystają zdobyte materiały — na razie bowiem... głucho wszędzie — pusto wszędzie... Jedynie poznańskie radio nagrało kilka przyjemnych audycji...

●

W czasie trwania Zawodów lotnisko aeroklubowe w Kobylnicy odwiedzały liczne zorganizowane wycieczki dzieci i młodzieży ze szkół poznańskich oraz okolicznych miejscowości. Inicjatorami wycieczek były szkolne Koła Ligi Lotniczej, które w ten sposób przyczyniły się między innymi do spopularyzowania pięknego sportu szybowcowego wśród najmłodszych entuzjastów lotnictwa.

(kon).

Parada „Much" na IX KZS

Foto: LL (Koszewski)



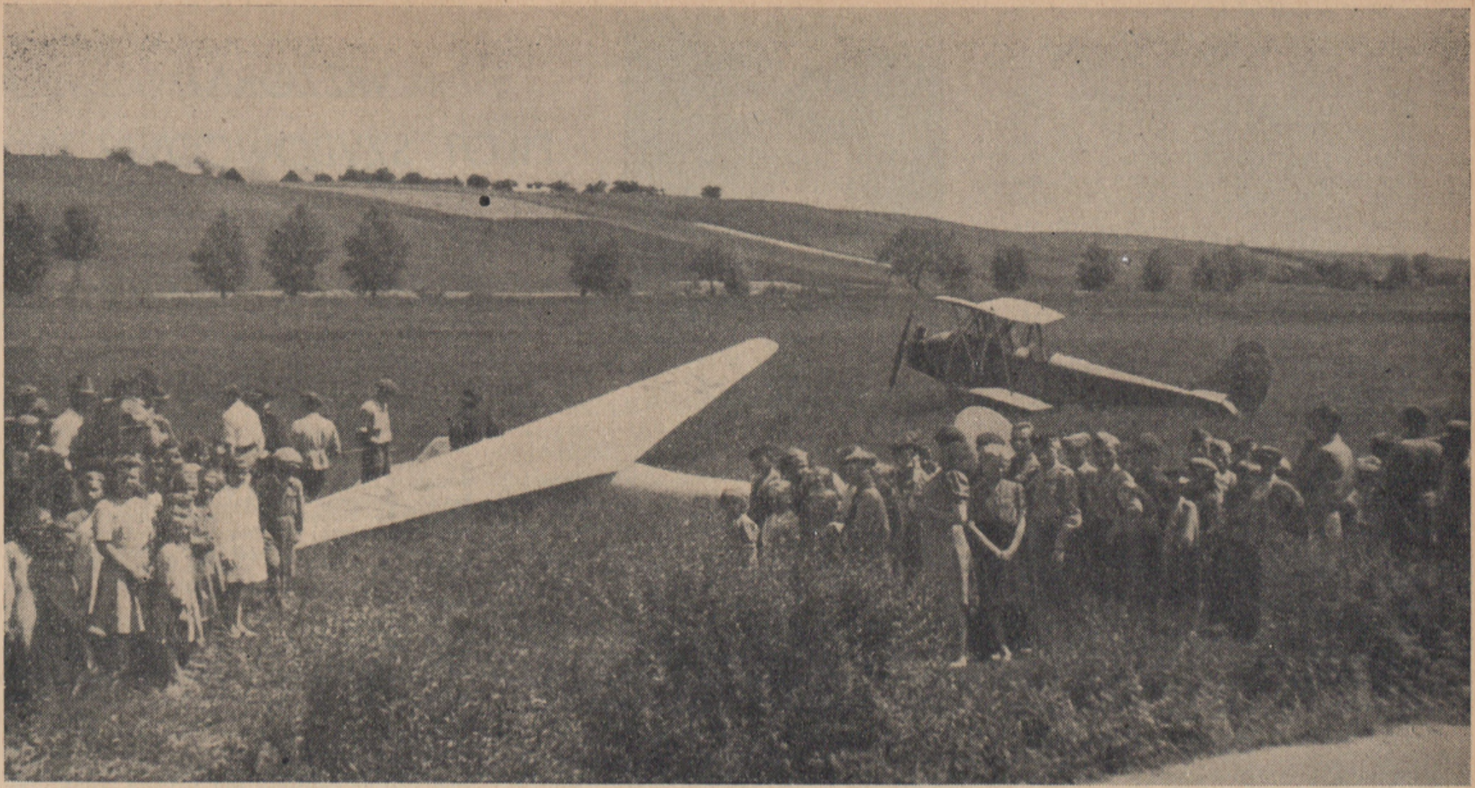


Foto: LL

CZŁONKOWIE ZWIĄZKU MŁODZIEŻY POLSKIEJ W LIDZE LOTNICZEJ

Jako stały korespondent SiM-u pragnę na jego łamach poruszyć bardzo ważną sprawę dla pracy naszej organizacji mianowicie współpracę Ligi Lotniczej ze Związkiem Młodzieży Polskiej. W niniejszej korespondencji omówię pomoc i współpracę ZMP z kołem LL przy Technikum Hutniczo-Metalowym i Zasadniczej Szkole Zawodowej w Stalowej Woli.

Artykuł kol. Kółeczko zamieszczony w SiM-ie pt. „Autorytet koła LL w szkole" jest wiernym odbiciem pracy kół LL w Stalowej Woli.

Liga Lotnicza jest najaktywniejszą organizacją masową w naszej szkole, a organizacja ZMP-owska, kierując się przykładem Komsomołu, otacza ją szczególną opieką. Pracy LL w naszej szkole nie trzeba szukać, przejawia się ona na każdym kroku. W świetlicy Podstawowej Organizacji Partyjnej już u wejścia rzuca się w oczy hasło: „Młodzieży Polska, ZMP-owcy śmielej opanowujcie wiedzę i specjalności lotnicze". Przyjrzyjmy się wiszącym na ścianach gazetkom poszczególnych kół ZMP-owskich. Prawie w każdej z nich, jest artykuł mówiący o pracy i osiągnięciach LL w danej klasie. W gazetce szkolnej, redagowanej przez Zarząd Szkolny ZMP, nie brak także artykułów o LL.

W zebraniach Zarządu Szkolnego ZMP zawsze bierze udział przedstawiciel Ligi Lotniczej. Zarząd Szkolny wytypował najlepszych swych aktywistów do pracy w Lidze.

Praca ligowa w Technikum nie napotyka na specjalne trudności. Piloci szybowcowi bardzo często przeprowadzają pogadanki na tematy objęte KWWL-em, na terenie internatu ukazuje się co miesiąc gazetka, która popularyzuje lotnictwo wśród młodzieży. Brak jednak było i brak jest dotychczas gazetki ligowej na terenie szkoły.

Inaczej sprawa przedstawia się w Zasadniczej Szkole Zawodowej. Należy stwierdzić, że były Zarząd Szkolny ZMP nie dopilnował pracy LL w szkole. Przewodniczącym koła LL był kolega, który nie posiadał odpowiedniego przygotowania do pracy ligowej i nie postawił jej na odpowiednim poziomie. Dopiero nowy Zarząd Szkolny ZMP zaopiekował się pracą LL w Zasadniczej Szkole Zawodowej. Wybrano nowego przewodniczącego koła, który wniósł wiele zapału do pracy i niewątpliwie przy odpowiedniej pomocy dobrze poprowadzi koło. Opiekunowie klas pierwszych (aktywiści ZMP delegowani przez Zarząd Szkolny) otrzymali odpowiednie instrukcje w sprawie rozbudowania LL i obecnie przeprowadzają werbunek do Ligi Lotniczej. Referent opieki nad organizacjami masowymi z ZS ZMP, otrzymuje stałe meldunki o pracy LL i na ich podstawie informuje Zarząd Szkolny o całokształcie ligowej pracy.

Organizacja ZMP-owska szczególnie pomaga LL po linii szkolenia i pracy polityczno-uświadamiającej. Czuwa nad tym, by w szeregi lotnictwa nie weszli ludzie o małej wartości moralnej, obcy ideowo. Na tym odcinku popełnialiśmy jednak błędy. Pozwoliliśmy, by na teoretyczny kurs spadochronowy dostali się uczniowie, którzy nie mają dobrze skrystalizowanego oblicza politycznego, uczniowie którzy źle się uczą i są wybijającymi się bumelantami!!!

Przytoczę tu wypadek jaki miał miejsce w jednej z klas. Na kurs spadochronowy uczęszczał uczeń, który na I okres otrzymał aż 3 noty niedostateczne. Kolega ten, kurs ukończył. Na zebraniu koła dano mu jednak ostrzeżenie, a następnie, gdy dalej zaniedbywał naukę w porozumieniu z Zarządem Miejskim LL usunięto go z kursu. Przykładów takich jak wyżej wymieniony można by przytoczyć więcej.

Obecnie Zarząd Szkolny ZMP wzmaga coraz bardziej swoją opiekę nad Ligą Lotniczą. Ostatnio wykryto, iż w szeregi LL na naszym terenie starał się dostać element wrogi władzy ludowej i moralnie zły. Element ten musi być usunięty.

Współpraca ZMP z Ligą Lotniczą przejawia się w Stalowej Woli na każdym kroku. Nie tylko w pracy propagandowej, werbunku na szkolenie, ale także w organizowaniu nowych kół LL, zakładaniu modelarni i przeprowadzaniu kursów szkoleniowych.

Uważam że taka współpraca na pewno da nam bardzo dobre wyniki. Sam jestem członkiem Zarządu Szkolnego ZMP i wiem, że ligowe osiągnięcia jakie mamy, są bezpośrednim wynikiem naszej współpracy z przodującą zetempowską organizacją, która tworzy mocny trzon Ligi Lotniczej.

ZBIGNIEW FLASZA

BŁĄD PODCHORĄŻEGO WNUKA

Samolot rósł w oczach zbliżając się do lotniska. Po chwili srebrzysta maszyna zaczęła podchodzić do lądowania. Wspaniale pilotowany samolot elastycznie dotknął ziemi trzema kołami i zmniejszając szybkość odkołował po chwili na miejsce postoju.

— Prawidłowo wylądował — stwierdził technik samolotu sierżant Jankowski.

— Nie tylko prawidłowo, ale świetnie — poprawił go oficer Smug.

W tym czasie podchodził do lądowania samolot pilotowany przez podchorążego Wnuka. Uważnie obserwując maszynę Smug spostrzegł od razu, że młody pilot źle przeprowadził obliczenia na lądowanie.

— Zdawałoby się — rozmyślał oficer, że cała grupa dobrze się przygotowała do lotu, a jednak jeszcze niektórzy popełniają błędy. Postanowił od razu udzielić podchorążemu Wnukowi pomocy. Ująwszy mikrofon, spokojnym głosem pouczył pilota drogą radiową, jak powinien wylądować. Podchorąży w lot zrozumiał swój błąd i po pewnym czasie wykonał lądowanie prawidłowo.

...Loty zakończone. Dowódca klucza oficer-pilot Smug zebrał podchorążych, aby omówić z nimi wykonane ćwiczenia. Dowódca przebywał razem z nimi w powietrzu przeszło połowę dnia lotnego. Zwracał uwagę, jak jego podwładni wykonują poszczególne ćwiczenia, dawał wskazówki.

Gdyby nie błąd podchorążego Wnuka, oficer Smug mógłby dzisiaj wystawić grupie bardzo dobrą ocenę za wykonane loty. Zdawał sobie jednak dokładnie sprawę, że pobłażliwe potraktowanie przez niego błędu podchorążego mogłoby spowodować pewne samouspokojenie u pozostałych podchorążych. W czasie omawiania lotów oficer Smug w sposób jasny dał do zrozumienia podchorążym, że w czasie lotów niedopuszczalne są nawet najmniejsze niedociągnięcia.

W czasie przygotowania naziemnego podchorąży Wnuk wiele czasu poświęcał na trening w kabinie i z pomocą samolotu — makiety wytrwale ćwiczył te wszystkie czynności, jakie miał wykonać w czasie lotu.

W trakcie rozgrywki lotu oficer Smug poświęcał wiele uwagi treningowi podchorążego Wnuka i pokazywał mu w jaki sposób należy określać wysokość.

...Dzień lotów.

W jednym z samolotów wystartował do lotu po kręgu podchorąży Wnuk. Już od pierwszej chwili po starcie widać było, że czas przeznaczony na przygotowanie do lotów wykorzystał on sumiennie na własny trening. Samolot prawidłowo wykonał pierwszy skręt, a po wykonaniu czwartego zaczął podchodzić do lądowania.

Na przepisowej wysokości młody pilot zaczął wyrównywać i lądowanie odbyło się prawidłowo na trzy punkty.

— Zadanie wykonaliście na bardzo dobrze — zwrócił się dowódca do podchorążego Wnuka.

Młodemu pilotowi zaiskrzyły się oczy z radości — otrzymał zaszczytne wyróżnienie. Przyrzekł sobie w tym momencie, że do każdego lotu będzie się przygotowywał jak najstaranniej, aby nie zawieść zaufania jakim darzy go dowódca. **(S)**



WCZORAJ PILOT SZYBOWCOWY LL DZISIAJ PILOT WOJSKOWY

(z lewej: Bronek Zawicki)

Na lotnisku panował ruch. Co chwila z głośnika radiostacji dobiegał głos:

„Ja Sokół - 23 — podwozie wypuszczone — pozwólcie lądować".

Kierownik lotów po stwierdzeniu, że samolot, który przed chwilą wylądował, odkołował już na miejsce przygotowania startowego, dawał następnemu zezwolenie na lądowanie. W sposób zorganizowany w krótkich odstępach czasu startowały samoloty szkolno-treningowe.

W jednym z nich przygotowywał się do lotu ZMP-owiec podchorąży Bronisław Zawicki.

Samolot Bronka zakołował na linię przygotowania startowego. Do maszyny podbiegli mechanicy, aby dokonać szybkiego przeglądu przed lotem. Po chwili samolot był gotów do lotu.

Na znak kierownika lotów maszyna, nabierając z każdym metrem wysokości, potoczyła się płynnie po lotnisku i po chwili oderwała się od ziemi.

Ciekawi pewnie jesteście, co robił w samolocie w czasie lotu Bronek Zawicki? — Otóż dzisiaj Bronek pod okiem instruktora ma po raz drugi prowadzić samolot. Nie jest to rzeczą łatwą, ale Bronek dobrze się do tego dnia przygotował.

W dniu poprzedzającym lot jeszcze raz przypomniał sobie poszczególne czynności i uważnie wysłuchał wskazówek instruktora. Zajmując dziś miejsce w kabinie samolotu był spokojny i głęboko przekonany, że teraz nie powtórzy błędu, jaki mu się niedawno zdarzył. A historia tego była następująca:

Po przybyciu do szkoły lotniczej Bronek uczył się pilnie zarówno teorii jak i praktyki na lotnisku. Do odpowiedzi był zawsze dobrze przygotowany, odpowiadał pewnym, spokojnym głosem na pytania wykładowcy. Jednak pewność i spokój prysł z chwilą, gdy Bronek po raz pierwszy zasiadł w kabinie samolotu i wraz z instruktorem poleciał do lotu po kręgu. Czuł się wtedy dziwnie podniecony, ruchy miał nerwowe, nieopanowane. Gdy na dwusterze instruktor oddał mu prowadzenie samolotu maszyna zaczęła „dziwaczny lot"; to zrywała się do przodu na pełnej mocy silnika, to znów w bardzo krótkim czasie wytracała szybkość.

Rozgorączkowane oczy Bronka chciały objąć naraz wszystkie przyrządy w kabinie, a ręce raptownie poruszały drążkiem. Nie pomagały uwagi instruktora, który spokojnie dawał mu wskazówki. Bronek nerwowo oddał w pewnej chwili drążek, w wyniku czego samolot zamiast utrzymać szybkość zaczął ją zwiększać. Bronek oddając drążek nie patrzył na horyzont a kierował się według wskazań przyrządów. Instruktor wyjaśnił mu potem, że był to charakterystyczny przykład złego rozłożenia uwagi w czasie lotu.

Po wylądowaniu Zawicki chodził zatroskany i nie mógł sobie darować popełnionego błędu. Instruktor jednak, doświadczony wychowawca i troskliwy opiekun, wyczerpująco wytłumaczył mu przyczyny popełnionego błędu. Uczył go jak należy poprawnie latać. Instruktor wykonał z nim następny lot po kręgu i jeszcze raz pokazał mu praktycznie, jak należy prowadzić samolot. Właśnie dzisiaj nadszedł dla Bronka dzień „rehabilitacji", pokazania swoich umiejętności.

Samolot, nabierając wysokości podchodził do pierwszego skrętu. Instruktor oddał Bronkowi stery. Bronek uważnie patrzył to na maskę samolotu, to na wskazania przyrządów. Samolot płynnie wykonał zakręt, a maszyna utrzymywała określoną szybkość. Drugi samodzielny już zakręt był dobry. Po wykonaniu zadania Bronek poprosił drogą radiową o pozwolenie na lądowanie. Lądowanie przeprowadził pewnie i prawidłowo.

Po skończonym locie instruktor pochwalił Bronka, za dobrze wykonane zadanie.

A Bronek? — Rozpierała go radość, że potrafił się opanować, że trud włożony w jego szkolenie nie poszedł na marne. Przyrzekł sobie, że następne przygotowanie do lotu będzie jeszcze lepsze.

* * *

Bronek Zawicki nie od dzisiaj jest związany z lotnictwem. Już w roku 1946 był członkiem Krakowskiego Aeroklubu, gdzie ukończył kurs pilotażu szybowcowego I, II i III stopnia. Był wówczas jeszcze za młody, aby wstąpić do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. W roku 1950 wraz z kilkoma kolegami z Aeroklubu został przyjęty do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Dziś ZMP-owiec Zawicki uczy się pilnie i opanowuje coraz lepiej technikę pilotażu na nowoczesnym sprzęcie. Niedługo już wystartuje do samodzielnego lotu, który będzie sprawdzianem jego kwalifikacji pilota.

ADAM SPYTEK

Poniżej: Pierwszy z lewej pchor. Wnuk w otoczeniu kolegów z Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych.



ZAWODY SPADOCHRONOWE MINISTERSTWA GOSPODARKI LESNEJ W ZSRR

Niedawno odbyły się międzyklubowe zawody sportowców spadochroniarzy Ministerstwa Gospodarki Leśnej. Na program zawodów składały się między innymi skoki na oznaczony punkt. Ciekawe również były zawody spadochroniarzy wyszkolonych w gaszeniu pożarów. W okręgu chabarowskim doskonałe rezultaty osiągnął mistrz tego sportu Iwan Tryszkin, który zajął pierwsze miejsce. Drugie miejsce zdobył Genochij Lemiecha, trzecie Iwan Szanajew. Imponująco zaprezentowali się także młodzi spadochroniarze Ilja Pawlenko, mający poza sobą 110 pięknych skoków i Aleksander Litowczenko, skaczący już po raz 96-ty.

Wszyscy zawodnicy wykazali doskonałe opanowanie techniki skoków, lądując najdalej w odległości 5 m od środka wyznaczonego kręgu. Międzyklubowe zawody na Uralu oraz w Zachodniej i Wschodniej Syberii, przerodziły się w wielką sportową manifestację i pozwalają rokować jak najlepsze nadzieje na dalszy rozwój sportu spadochroniarskiego i jego zastosowania w radzieckiej gospodarce narodowej.

200 LOTÓW SIERGIEJA ZINOWIEJEWA

Nad piaskami pustyni Kizył-Kum zgęszczała się mgła. Podniosła się ona do substratostatu, okrążyła go i uniosła na wysokość ponad 5 500 metrów. Prądy powietrzne miotały gondolą balonu, rzucając ją to w górę, to w dół...

W takich trudnych warunkach odbywał się jesienią 1950 roku lot Siergieja Zinowiejewa na substratostacie „ZSRR WP — 79". Lot trwał ponad 84 godziny. Rozpoczął się w Moskwie, a zakończył w odległości 2 160 km od stolicy ZSRR, u podnóży gór Tjań-Szań Dzięki wytrwałości i mistrzowskiej technice Zinowiejewa pobite zostały w jednym locie trzy rekordy światowe: wysokości, długotrwałości i odległości lotu.

Zinowiejew przez kilka lat pracował jako instruktor, przekazując swe bogate doświadczenia młodym sportowcom radzieckim. Niedawno wraz z lotnikiem P. Połosuchinem i znanym uczonym. W. Kastrowem, osiągnął on w gondoli substratostatu wysokość 9 000 metrów.

Był to dwusetny lot Siergieja Zinowiejewa. Nikt jeszcze tyle razy nie uniósł się w powietrze w gondoli balonu. 3 000 godzin przebył już sławny lotnik w powietrzu. Jeszcze dłużej przebywał on w powietrzu na aerostatach na uwięzi. Niejednokrotnie zapoznał się ze stratosferą.

Zinowiejew jest członkiem WKP(b), aktywistą DOSAAF. Ostatnio Wszechzwiązkowy Komitet Kultury Fizycznej i Sportu przy Radzie Ministrów ZSRR przyznał S. A. Zinowiejewowi, za wybitne osiągnięcia sportowe, zaszczytny tytuł Zasłużonego Mistrza Sportu ZSRR.

R. F.

AS z FAIRBANKS-u



Opowiadanie pilota Jeremienko (dokończenie z nr 24)

Wspominam wielu moich towarzyszy ze szkoły lotniczej, którzy ze wzruszeniem pisali mi, jak ratują zasiewy od szarańczy albo dostarczają do odeskiej kliniki profesora Fołatowa żywe rogówki dla przywracania niewidomym wzroku, jak ratują od śmierci ludzi potrzebujących szybkiej lekarskiej pomocy.

Kiedy mówiłem o znakomitym lekarzu, z którym leciałem do drwali w tajdze, ażeby uratować umierające dziecko, Natasza długo ocierała chustką oczy i powiedziała cicho:

— Proszę mówić dalej,

Jeszcze na osiemnastym Zjeździe Partii Klement Woroszyłow mówił, że nasze lotnictwo cywilne powinno być w razie potrzeby zdolne do okazania pomocy bojowym jednostkom lotnictwa wojskowego.

Nie mogłem naturalnie przemilczeć o wkładzie lotnictwa cywilnego w zwycięstwo nad faszyzmem.

Lataliśmy w mgły i zamiecie, w burze i deszcze, z lodową skorupą na skrzydłach. Lataliśmy tak nisko nad ziemią, że przedtem nawet do głowy nie przyszłaby myśl, że można aż tak przyciskać samolot do ziemi, rzek, lasów i między góry.

Ewakuowaliśmy samolotami ludność Sewastopola i Leningradu, dostarczając w powrotnych kursach lekarstwa i żywność.

Natasza, słuchając mnie w milczeniu wstała i zrobiwszy kilka kroków po pokoju powiedziała z goryczą:

— Ach, gdybyście wiedzieli, jak obrzydła mi już ta Ameryka!

Pomyślałem:

— Jak to dobrze, że w Fairbanks zostaniemy już tylko kilka godzin i jutro nie będę chodzić po ulicach nudnego miasta, gdzie mogę znowu spotkać owego antypatycznego pilota, którego chcę jak najszybciej zapomnieć.

I rzeczywiście, powróciwszy do kraju, długo nie wspominałem o spotkaniu w Fairbanks, zresztą nie było na to czasu. Skończyła się wojna. Latałem z architektami do wyzwolonej Białorusi, na Ukrainę, widząc jak pod skrzydłami samolotu dymią już kominy nowopowstających fabryk, jak falują zielono-żółte łany zbóż na polach kołchozów.

Praca zaprowadziła mnie aż na archipelag Czukocki.

Jednak nie mogłem zapomnieć zupełnie „asa" z Fairbanks. Dawał on znać o sobie dość często. Pamiętacie zapewne, że amerykańskie samoloty rzucały na ziemię NRD żuka „colorado"... „Płacą, — więc latamy" — czytałem między wierszami komunikatów. Jednak komunikaty z frontu koreańskiego przeszły wszystkie moje pojęcia o tym, co potrafi pilot dzisiejszej Ameryki!

Kiedy przybyłem po raz pierwszy z matrycami do Leningradu, nie mogłem oprzeć się refleksjom. Przed wojną z Leningradu do Moskwy była tylko jedna trasa powietrzna. Obecnie, zgodnie z rozkładem lotów, z Leningradu biegną trasy powietrzne do Kraju Polarnego, na Kaukaz, Krym i do Uralu.

Będąc pod wrażeniem ostatnich wiadomości z Korei, po raz pierwszy inaczej jakoś spojrzałem na moje lotnisko.

Widziałem je nie oczyma człowieka przyzwyczajonego do życia, które upływa tylko „po różach". Inaczej patrzyłem na pasażerów, na piszczące pisklęta, tylko co przewiezione z inkubatorów kołchozu, na róże z Soczi i winogrona z Taszkientu, na sadzonki, z których miały wyrosnąć drzewa gdzieś na półwyspie Kola.

Patrzałem na to wszystko, jak gdyby na rozwiniętą mapę pokojowego budownictwa. Mapa ta rozciągała się wszędzie, gdzie spojrzałem.

W domu bywam rzadko i dlatego spotkanie z dziećmi moimi jest dla mnie świętem. Tym razem jednakże wszystkie one już spały.

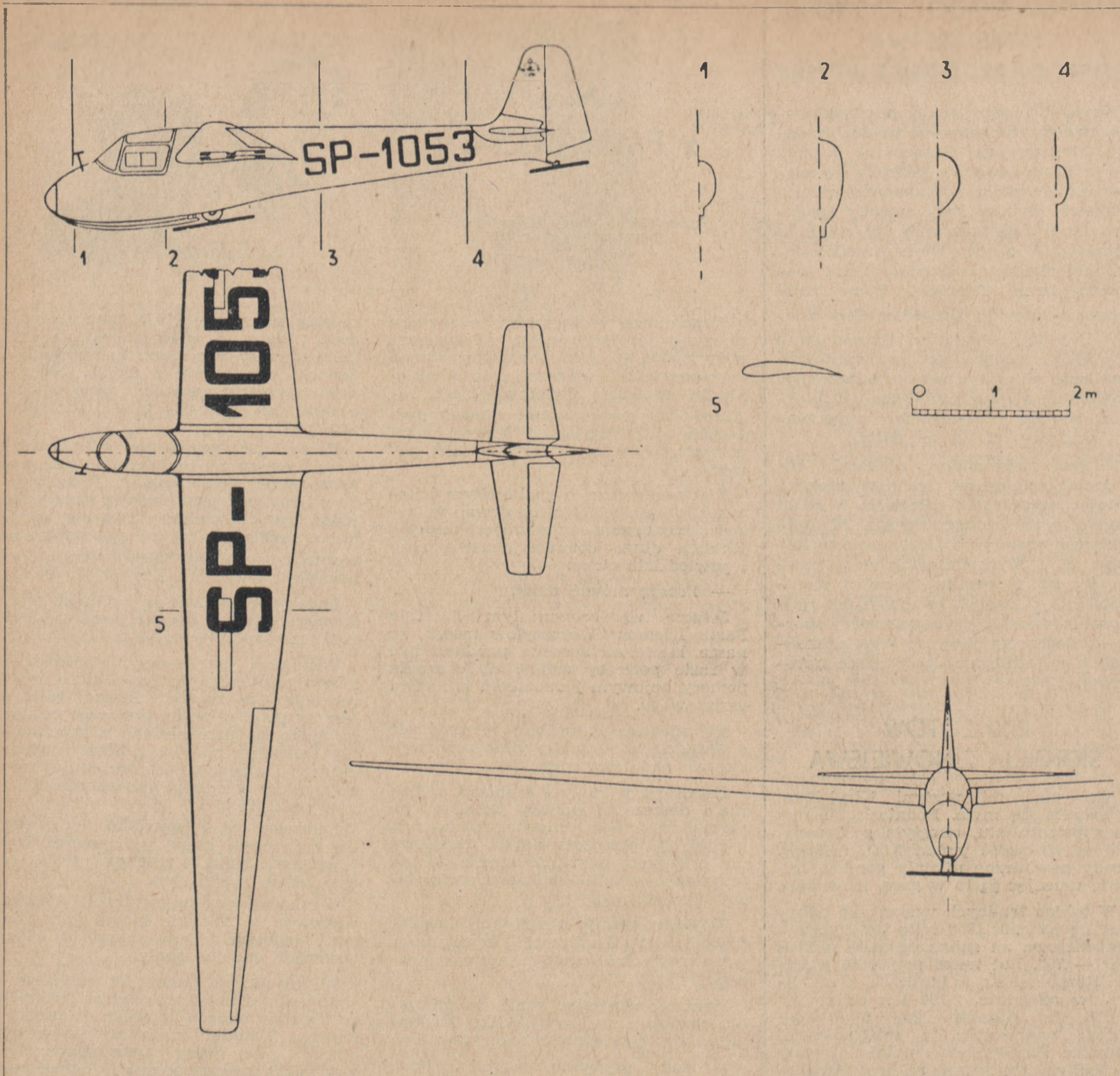
W mieszkaniu panowała cisza, słychać było tylko tykanie zegara ściennego i głośny oddech śpiącego dziesięcioletniego Wołodii. Znalazłszy się w tej ciszy, z całej duszy zapragnąłem, aby cały świat usłyszał tę ciszę — ciszę pokojowego, leningradzkiego wieczoru. Może właśnie w tej chwili, kiedy dzieci moje spokojnie śpią, jakiś amerykański bandyta, przeliczając w myśli dolary, które otrzyma po locie, zrzuca w Korei zarażone cholerą, dżumą i innymi chorobami owady. I dopóki chociażby jeden z tych zbrodniarzy ma możność działania i jest na wolności, winniśmy jeszcze konsekwentniej i lepiej walczyć o pokój.

Pilot Jeremienko na chwilę zamilkł i zapalił papierosa.

— To jest chyba wszystko o czym chciałem Wam opowiedzieć. A teraz czas już na mnie. Jestem przecież deputowanym do Miejskiej Rady Narodowej i o 9.00 mam spotkanie z moimi wyborcami.

Milcząc, jakby milczenie kontynuowało nici tylko co zakończonego opowiadania, wyszliśmy na ulicę, a następnie długo jechaliśmy autobusem szerokimi ulicami Leningradu na lotnisko.

Z rosyjskiego opracował *B. G.*



JEDNA Z DWUDZIESTUPIĘCIU „MUCH" KTÓRE BRAŁY UDZIAŁ W IX KZS

(opis techniczny)

Historia. W latach 1947—48 w Instytucie Szybownictwa (dziś SZD) został zaprojektowany przez Irenę Kaniewską i inż. Franciszka Kotowskiego pierwszy nasz powojenny szybowiec treningowo-wyczynowy. Otrzymał on nazwę „Mucha". Prototyp „Muchy" wzbił się w powietrze 24 kwietnia 1948 roku. Dobre osiągi tej maszyny spowodowały, że zaczęto ją budować seryjnie w trochę ulepszonej wersji jako „Muchę-bis" (zmiana charakterystyczna: inny system otwierania kabiny). Dnia 10 lipca 1950 roku została oblatana trzecia wersja tego szybowca — „Mucha-ter". Posiada ona nowe hamulce aerodynamiczne, większy wznios skrzydeł i kółko. „Mucha-ter" stała się naszym standartowym sprzętem treningowo-wyczynowym. Na „Muchach" szkolą się nowe szeregi naszych pilotów wyczynowych, nasi szybownicy dokonują wielu wyczynów i biją rekordy. Śmiało możemy powiedzieć, iż wspaniały rozwój i osiągnięcia naszego szybownictwa, jeśli chodzi o stronę techniczną, to prawie wyłączna zasługa „Much".

Konstrukcja. Wolnonośny, jednomiejscowy grzbieto-płat drewniany.

Skrzydło. Całkowicie drewniane, dwudzielne, przymocowane do kadłuba sworzniami. Jednodźwigarowe z dźwigarkiem pomocniczym. Część przednia skrzydła, aż po dźwigar kryta sklejką, tworzy keson odporny na skręcanie. Pozostała część skrzydła pokryta jest płótnem opierającym się na 25 żebrach. W skrzydle znajdują się hamulce aerodynamiczne typu IS.

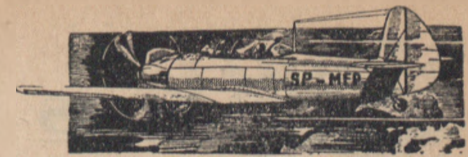
Opierzenie. Drewniane. Stateczniki kryte sklejką, stery — płótnem.

Kadłub. Kryty sklejką. Pod kadłubem jesionowa płoza amortyzowana dętką oraz kółko. Z tyłu płoza ogonowa. Na przodzie kadłuba zaczep do lotu wleczonego i startu za wyciągarką. Osłona kabiny ze szkła organicznego, całkowicie odejmowana. Wyposażenie: wariometr, szybkościomierz, wysokościomierz, chyłomierz podłużny i poprzeczny, skrętomierz i busola. Z lewej strony pilota znajduje się dźwignia klap, a na desce przyrządowej gałka do zaczepu.

Dane techniczne: rozpiętość — 15,0 m; długość — 6,8 m; wysokość — 1,36 m; powierzchnia nośna — 15,0 m²; wydłużenie — 15; obciążenie powierzchni — 18,3 kg/m²; ciężar własny — 187 kg; ciężar użyteczny — 88 kg; ciężar całkowity — 275 kg; doskonałość — 24; minimalna szybkość opadania — 0,70 m/sek; szybkość przy maksymalnej doskonałości — 68 km/godz; szybkość przy minimalnym opadaniu — 55 km/godz; maksymalna szybkość nurkowania 200 km/godz; maksymalna szybkość lotu wleczonego — 130 km/godz; współczynnik obciążenia łamiącego — 10,5.

ANDRZEJ GLASS

100 000 NITÓW W SAMOLOCIE



inż. Zbigniew Buczek

Omawiając usterzenie opiszemy jeden z ciekawych układów, a mianowicie podwójne opierzenie pionowe przedstawione na rys. 1. Układ ten jest chętnie stosowany przy samolotach dwusilnikowych.

Aby zmniejszyć wysiłek pilota przy sterowaniu, buduje się dynamicznie odciążony (fletnerami — trymerami) ster wysokości oraz kierunkowy (rys. 2). Fletner (trymer) jest to specjalna klapa wyważająca, umieszczona przy krawędzi spływu steru. W zależności od tego jak jest ona związana ze sterem, nazywamy ją fletnerem lub trymerem. Celem ułatwienia wyważenia samolotu statecznik może mieć urządzenie pozwalające na zmianę kąta względem płaszczyzny symetrii. Jest to ważne przy samolotach mających ładunek zmienny w czasie lotu (np. bombowce).

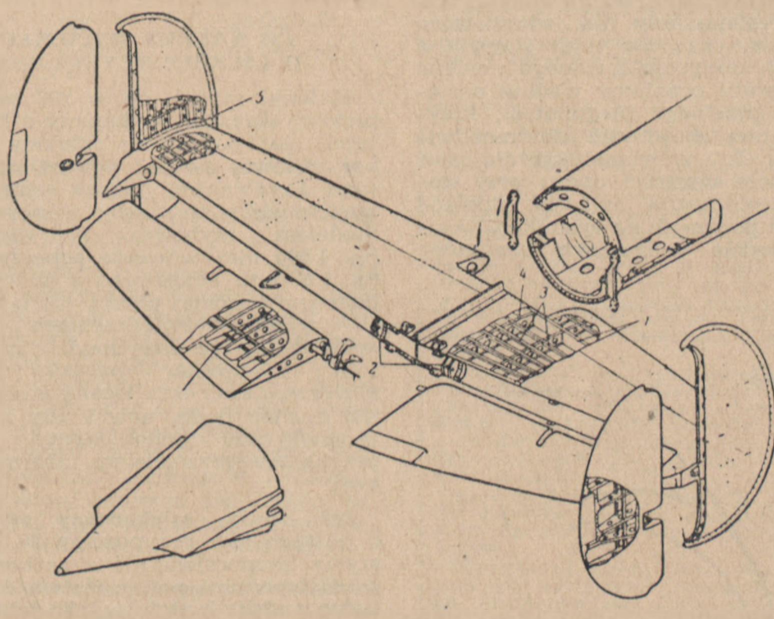
Co się tyczy konstrukcji, to zasadniczo trzeba by powtórzyć konstrukcję skrzydła, gdyż usterzenie jest bardzo do niego podobne. Opierzenie ogonowe w samolotach o konstrukcji metalowej zwykle bywa wolnonośne — niczym nie wsparte. Przeważnie statecznik ma: 1) jeden lub dwa dźwigarki — zależy to od wielkości usterzenia, podłużnicę tylną, której zadaniem jest umożliwienie przytwierdzenia statecznika do osi obrotu steru, 2) krawędź natarcia zabudowaną analogicznie jak u skrzydła, 3) żeberka. Powyższy szkielet zostaje pokryty blachą glinową lub też niekiedy w samolotach metalowych stery pokrywa się płótnem.

Przejście statecznika pionowego lub poziomego w kadłub zakrywa się blachą duralową i ten kawałek blachy nazywamy owiewką, która jest przymocowana do kadłuba i statecznika przy pomocy śrub.

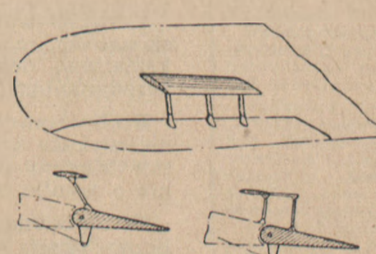
Charakterystyczna konstrukcja steru wysokości pokazana jest na rys. 3, gdzie oznaczenia są następujące: 1 — listwy wzmacniające, 2 — rura służąca za oś obrotu steru głębokości, 3 — śrubowy napęd trymerów, 4 — żeberka, 5 — dodatkowa podłużnica, do której zamocowany jest trymer, 6 — krawędź spływu, 7 — podłużnica wzmacniająca, 8 — okienko do przeglądu lub naprawy napędu, 9 — okienko dla kontroli, 10 — membrany lub żeberka międzydźwigarowe, 11 — opór do regulacji wychylenia, 12 — przeciwwagi wyważające, 13 — dźwigarek przedni, 14 — dźwigarek tylny, 15 — obicie noska (krawędź natarcia).

Na zakończenie dodać należy, że w przeciwieństwie do skrzydeł okucia usterzeń są ułożyskowane.

(c. d. n.)

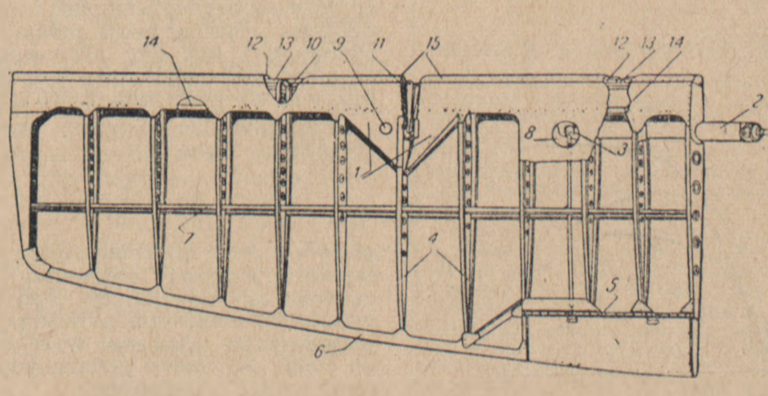


Rys. 1



Rys. 2

Rys. 3



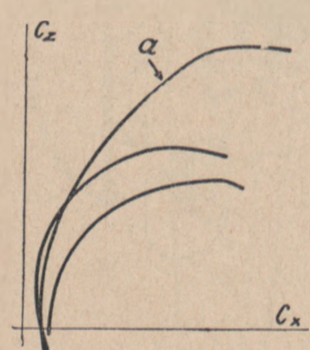
krótki kurs aerodynamiki

(10)

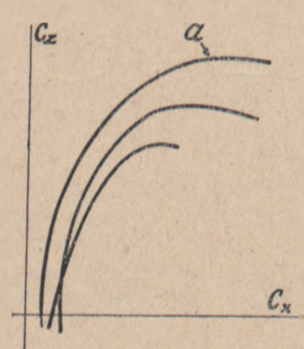
WYBÓR NAJKORZYSTNIEJSZEJ BIEGUNOWEJ

Wybierając odpowiedni profil skrzydła mamy możność określenia, dzięki krzywym biegunowym, który z profilów będzie najlepszy. Oceniając biegunowe musimy pamiętać, aby dane krzywe wykreślane były dla jednakowego wydłużenia, oraz dla liczb Reynoldsa zbliżonych do projektowanego modelu.

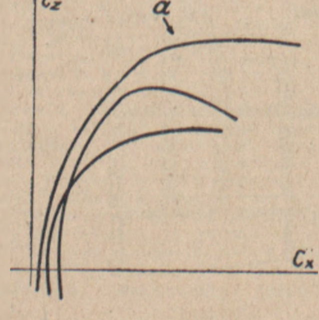
Dany profil oceniamy według następującego przebiegu biegunowej: krzywa powinna znajdować się możliwie blisko osi Cz i wówczas skrzydło mieć będzie małe wartości oporu przy dużym zakresie kątów natarcia. Spośród krzywych podanych na rysunku 27 najlepszą będzie biegunowa oznaczona literą *a*.



Rys. 28



Rys. 27



Rys. 29

Szczytowy punkt krzywej (tzw. maksimum) winien znajdować się jak najwyżej, gdyż wówczas otrzymujemy duże wartości siły nośnej. Z przykładowych krzywych wybieramy więc biegunową oznaczoną literą *a* na rysunku 28.

Po przejściu szczytowego punktu (maksimum) biegunowa nie powinna się ostro załamywać, gdyż nagłe załamanie oznacza gwałtowne oderwanie się strug na skrzydle, a zatem powoduje lot niestateczny. Krzywa poza szczytowym punktem winna przebiegać jak najłagodniej, jak podano na rysunku 29, gdzie literą *a* oznaczono przypadek najkorzystniejszy.

CO NALEŻY WIEDZIEĆ O LICZBIE REYNOLDSA

Maleńki model, np. o 200 mm rozpiętości skrzydeł, wykonany z kartonu, jeżeli jest poprawnie sklejony, będzie nas radował swoimi pouczającymi lotami. Porównajmy jednak osiągi małej kartonówki, chociażby z normalnym modelem szybowca o rozpiętości np. 1 500 mm wówczas zobaczymy, że np. kąt lotu ślizgowego u dużego modelu jest bardziej płaski, niż u małego. Po wielu doświadczeniach ogólnie stwierdzimy, że duże modele mają kąt lotu ślizgowego bardziej płaski, a w związku z tym lepszą doskonałość niż modele małe, nawet gdy zachodzi geometryczne podobieństwo między przykładowym modelem małym a dużym.

Jeśli duży, człekonośny szybowiec o doskonałości przypuśćmy 20 zmniejszymy proporcjonalnie z zachowaniem geometrycznego podobieństwa do wielkości modelu średniej wielkości (1 500 — 2 000 mm), to nasz model osiągnie doskonałość rzędu około 10. Przy jeszcze większym zmniejszeniu kształtów otrzymamy jeszcze mniejszą doskonałość.

Czym spowodowana jest ta utrata doskonałości, mimo wiernego zachowania kształtów, doskonałego bądź co bądź aerodynamicznie dużego szybowca?

Próby nawet najbardziej precyzyjne nie wykażą nam przyczyn tego zjawiska. Musimy oprzeć swoje doświadczenia o wyniki badań naukowych.

W aerodynamice występuje pewna liczba, zwana liczbą Reynoldsa (w skrócie — liczba Re), którą otrzymujemy, jeśli pomnożymy kilka czynników, a mianowicie: głębokość płata (w mm); prędkość lotu (w m/sek) i współczynnik 70. W aerodynamice znajduje zastosowanie pewne prawo *), które mówi, że duży szybowiec (samolot) i mały model będą wówczas miały jednakową doskonałość i kąt lotu ślizgowego, jeśli zarówno szybowiec duży i model wykazywać się będą jednakową liczbą Re.

Przedstawiając powyższe w postaci równania otrzymamy

$$Re = \frac{v \cdot l}{\nu}$$

gdzie ν (czytaj ni) kinematyczny współczynnik lepkości powietrza. Współczynnik ten wyrażający opór tarcia wynosi 0,0000143 (dla powietrza o temperaturze 13° i 760 mm wysokości słupa rtęci). Równanie podane wyżej możemy podać następująco:

*) Reynolds odkrył prawo to w roku 1883.

$$Re = \frac{v \cdot l}{0{,}0000143} = 70000 \ v \cdot l$$

Ponieważ równanie to wyrażone jest w metrach (l w metrach, a v w m/sek), dla celów małego lotnictwa można uprościć cały wzór określając wymienione czynniki w milimetrach. Dzieląc przez tysiąc (1 m = 1 000 mm) otrzymamy ostateczną formę równania przyjętego w małym lotnictwie:

$$Re = 70 \cdot v \cdot l$$

gdzie 70 charakteryzuje wpływ lepkości powietrza, l podane w mm wyraża wpływ wymiarów liniowych, v nadal wyrażamy w m/sek, określając wpływ prędkości.

Wróćmy do omawianego przykładu z szybowcem i dużym modelem. Na przykład: szybowiec duży ma średnią głębokość płata l = 1 000 mm i prędkość lotu ślizgowego v = 15 m/sek. Chcąc obecnie zbudować model tego szybowca w skali 1 : 2, to, aby osiągnąć identyczne osiągi, model nasz musi mieć następującą wartość liczby Re: $1\,000 \cdot 15 \cdot 70 = 1\,050\,000$.

Ponieważ model szybowca ma głębokość wynoszącą $1\,000 : 2 = 500$ mm, musimy celem zachowania prędkości lotu ślizgowego (takiej jaką ma szybowiec) zwiększyć obciążenie powierzchni nośnej modelu w ten sposób, aby szybkość lotu modelu wynosiła 30 m/sek (czyli dwa razy więcej niż przy szybowcu dużym). Wówczas otrzymamy wartość liczbową Re dla modelu szybowca: $Re = 500 \cdot 30 \cdot 70 = 1\,050\,000$.

Reasumując możemy stwierdzić, że chcąc osiągnąć identyczne wyniki różnej wielkości modelami, modele te muszą mieć jednakową wartość Re.

Chcąc na przykład budować model musimy znać liczbę Re profilu i starać się, aby skrzydła naszego modelu charakteryzowały się taką liczbą Re, jaką ma dany profil. Poniższa tabela objaśnia w jakim zakresie liczb Reynoldsa latają różne twory cięższe od powietrza.

Z podanej zasady odnośnie liczby Re można wysunąć wniosek, że aby otrzymać płaski tor lotu szybowego musimy stosować możliwie duże wartości liczby Re. Niestety, zbyt daleko posuwać się nie możemy, gdyż istnieją pewne granice w zwiększaniu liczby Re.

Spróbujmy zwiększać liczbę Re w ten sposób, że powiększać będziemy głębokość płata. Wówczas będziemy musieli bardzo powiększyć cały model. Budowa modelu straci wówczas swój istotny sens i przeszlibyśmy do budowy nie modelu, a dużego samolotu.

Wybrać więc musimy inną drogę, a więc na przykład zwiększyć prędkość lotu w ten sposób, że powiększymy obciążenie powierzchni nośnej. Niestety i ten sposób nas nie uratuje, bo spróbujmy np. omawiany szybowiec zmniejszyć w ten sposób, aby średnia cięciwa wynosiła 150 mm — to dla liczby Re 1 050 000 (jaką ma szybowiec) musielibyśmy dać takie obciążenie, że model nasz musiałby mieć prędkość 100 m/sek.

Jeszcze jeden przykład: chcąc zachować liczbę Re = 1 050 000 dla modelu kartonowego o średniej głębokości płata 38 mm, to model ten musiałby mieć prędkość 395 m/sek (!)

	Średnia cięciwa l (w mm)	Prędkość lotu v (m/sek)	Re = $70 . v . l$
Model pokojowy (mikromodel)	60	2	8 400
Mały model latający	100	3	21 000
Średni model latający	150	4	42 000
Średni model latający	200	10	140 000
Mewa	140	10	100 000
Duży model latający	300	10	210 000
Albatros	200	16	224 000
Szybowiec wyczynowy	900	10*)	630 000
Szybowiec szkolny	1 600	10	1 100 000
Samolot sportowy	1 200	40**)	3 400 000
Samolot komunikacyjny	3 600	96	25 000 000
Samolot myśliwski	3 000	200***)	44 000 000

*) prędkość lądowania
**) prędkość podróżna
***) z silnikiem tłokowym

Jasnym jest, że tak duże liczby Re nie mają znaczenia dla modelarstwa, gdzie panują znacznie mniejsze prędkości i wymiary liniowe.

Modele nasze latają w zakresie mniejszych liczb Re, podobnie jak niektóre owady i ptaki (porównaj tabelkę).

Poza tym w zakresie tak dużych prędkości, jak podano wyżej, gdzie przekroczono prędkość dźwięku (prędkość dźwięku 340 m/sek) panują inne zasady opływu ciał i inne siły.

Dla przykładu warto zaznaczyć, że np. przednie krawędzie opływowe dla ciał poruszających się w granicach do prędkości dźwięku są łagodnie zaokrąglone, a przy prędkościach większych od dźwięku, ukształtowane są w postaci ostrego stożka — np. pocisk armatni czy pocisk rakietowy.

Wracając do omawianych przykładów możemy się pocieszyć, że wszystkie wymienione niedostatki można usunąć budując modele, które latać będą w swoim zakresie liczb Re. Przy tym możemy ustalić regułę, że czym większa liczba Re, tym bardziej płaski będzie tor lotu szybowego, a więc tym lepsza doskonałość.

Niejeden z modelarzy mógł zaobserwować zapewne podczas oblatywania modelu ciekawe zjawisko: model, który miał doskonałość np. 4 nagle przy następnej próbie osiąga doskonałość równą 10. Wypadek taki ma często miejsce, gdy zmieniliśmy, to jest zwiększyliśmy obciążenie powierzchni nośnej przez dodanie np. kilka pasem gumy w gumówce, czy dodatkowego ciężarka w modelu szybowca.

Poprawienie kąta lotu szybowego nastąpiło na skutek zwiększenia się liczby Re (większe prędkości lotu przy większym obciążeniu).

„Tajemnice" związane z liczbą Re zostały ostatecznie rozwiązane dzięki wielu badaniom aerodynamików zajmujących się małymi prędkościami. Stwierdzono, że każdy profil skrzydła ma pewną krytyczną liczbę Re, która może być stosowana w małym lotnictwie. Następnie stwierdzono, że charakter opływu powietrza dookoła ciała przy niewielkich rozmiarach i niewielkiej prędkości zmienia się. Opływ ten w pewnym miejscu danego ciała zmienia się z laminarnego w burzliwy.

Wykonajmy następujące doświadczenie: otwórzmy powoli kurek kranu wodnego — z początku strumień wody będzie gładki, jak szklana laseczka — powiemy, że strumień ma charakter laminarny (inaczej uwarstwiony — regularny — ruch trwały o wyraźnie zarysowanych liniach prądu *). Jeśli następnie ostrożnie otworzymy kurek dalej, to przy określonej krytycznej prędkości wypływu, strumień wody stanie się burzliwy (inaczej — turbulencyjny — ruch nietrwały o zmieniającym się ciągle i w sposób nieregularny rysunku linii prądu **).

Laminarny charakter opływu nazywamy podkrytycznym, a burzliwy — nadkrytycznym lub innymi słowami, mówimy o liczbach Re mniejszych od krytycznych i większych od krytycznych.

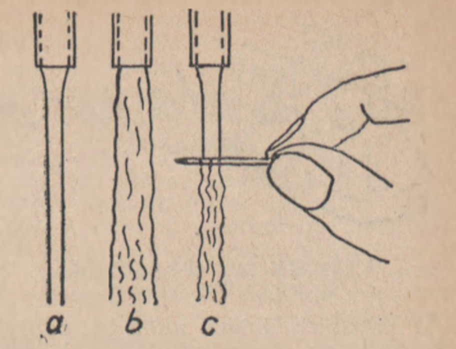
Każdy strumień będzie więc burzliwy przy prędkości krytycznej podczas wypływu z rury czy wzdłuż jakiejś płaszczyzny np. skrzydła. Czyli ujmując zasadę tę fizycznie powiemy, że strumień będzie burzliwy przy pewnej krytycznej liczbie Reynoldsa. W podobny sposób np. kula bilardowa znajdująca się w laminarnym strumieniu powietrza przy pewnej krytycznej liczbie Re zmienia opływ na burzliwy i co najciekawsze, że zmieniają się również wartości oporu (przykładowo z 05, do 0,1). Zysk ten otrzymany przy liczbach Re większych od krytycznych, spowodowany został opływem burzliwym.

(cdn) **PAWEŁ ELSZTEIN**

*) **) Bukowski J. — Technika laboratoryjna pomiarów aerodynamicznych — Warszawa 1933 (strona 26).



Płomień z palnika gazowego umieszczony w laminarnym (z lewej) i burzliwym (z prawej) strumieniu powietrza celem uwidocznienia charakteru opływu



Strumień wody wypływający z kranu: a) laminarny przy małej prędkości — małej liczbie Re, b) burzliwy przy dużej prędkości — dużej liczbie Re, c) strumień laminarny sztucznie przekształcony w burzliwy przy pomocy zapałki umieszczonej w strumieniu wody

SKRZYDLATA POLSKA

Szósty (czerwcowy) numer „Skrzydlatej Polski", poza wstępnym, otwiera artykuł „Liga Lotnicza a Zlot Młodych Przodowników", który zawiera szereg wskazówek odnośnie pracy w aeroklubach oraz Kołach LL w okresie poprzedzającym Zlot Młodych Budowniczych. Artykuł wskazuje przy tym na braki w pracy naszej organizacji oraz na sposoby ich usunięcia; szeroko omawia też udział ZMP w działalności Ligi Lotniczej.

Obok artykułu poświęconego pracy Poznańskiego Okręgu Ligi Lotniczej pt. „Tajemnica sukcesów Poznańskiego ZOLL" znajdujemy obszerny reportaż z Centrum Wyszkolenia Instruktorów Szybowcowych pt. „CWISz — kuźnią kadr instruktorskich".

Tadeusz Rejniak w reportażu pt. „Śląskie Zawody" omawia wyniki Regionalnych Zawodów Szybowcowych w Katowicach.

Problemowi lotów burzowych poświęcony jest artykuł Andrzeja Ziemińskiego, który tym razem porusza praktyczną stronę zagadnienia lotów chmurowych.

Mgr Władysław Parczewski w artykule pt. „Badania fali stojącej", omawia zdobycze naukowo-meteorologiczne, osiągnięte w czasie trwania obozu falowego w Jeleniej Górze.

Spadochroniarzy zainteresuje niewątpliwie artykuł pt. „Budowa spadochronu" omawiający metody przeprowadzenia zajęć szkoleniowych.

Technikę w omawianym numerze „Skrzydlatej Polski" reprezentuje artykuł „Śmigłowiec Michała Milla", dokończenie artykułu inż. mgra J. Rościszewskiego pt. „Śmigłowiec o napędzie odrzutowym" oraz artykuł omawiający konstrukcję samolotu „Zlin-26".

Ponadto numer zawiera: reportaż fotograficzny z pochodu pierwszomajowego w Warszawie, montaż satyryczny, demaskujący zbrodnie imperialistów w Korei, wiadomości „Ze świata", III odcinek cyklu „Z tajników imperialistycznych trustów lotniczych" oraz Biuletyn ARP.

Czerwcowy numer „Skrzydlatej Polski" zainteresuje niewątpliwie każdego pilota i miłośnika lotnictwa sportowego.

R.

NOWE KSIĄŻKI MODELARSKIE

Gajewskij O. K. — Uwieliczienije moszczności dwuchtaktnych awiamodielnych motorow. (Zwiększenie mocy dwusuwowych silników modelarskich). Broszura zaznajamia modelarzy z pracą wysokoobrotowego silnika modelarskiego oraz z metodami jego regulacji i sposobami zwiększenia mocy.

Anochin P. — Prostiejszije awiamodieli. (Najprostsze modele). Popularna broszurka modelarska dla najmłoszych.

Boczin N. D. — Dobrowolnoje obszczestwo sodiejstwija armii, awiacji i flota. (Społeczne towarzystwo współpracy w armią, lotnictwem i flotą). Broszurka propagandowa o DOSAAF, jego zadaniach i metodach pracy.

Wymienione książki nabyć można za pośrednictwem „Domu Książki".

(w)

Korespondenci SiMu piszą

WYBORY DO WŁADZ LL W PEŁNYM TOKU

W ostatnich dniach maja br. odbyło się doroczne walne zebranie Oddziału Miejskiej Ligi Lotniczej w Katowicach, w którym udział wzięli delegaci miejscowych kół LL oraz przedstawiciele KM PZPR, ZMP, MRN i Okręgu LL. Na zebraniu dokonano podsumowania dotychczasowej działalności oddziału. Stały rozwój sieci modelarń, wzrost liczebny organizacji, ilość przeszkolonych na KWWL-ach członków — jest dowodem, że Oddział Miejski ma poważne osiągnięcia.

Nowowybrany Zarząd zobowiązał się w dalszym ciągu realizować swój program, aby dotrzymać kroku wielkim przemianom, jakie dokonują się w Polsce Ludowej w Planie 6-letnim.

Na zakończenie zebrani wysłali list do Prezydenta Bolesława Bieruta, następującej treści:

Delegaci obecni na walnym zebraniu Oddziału Miejskiego Ligi Lotniczej w Katowicach, składają Ci, Obywatelu Prezydencie, wyrazy czci i hołdu oraz zapewniają, że w realizacji zadań Planu Sześcioletniego na swoim odcinku będą czerpać wzory z przodującej klasy robotniczej i zobowiązują się, do końca bieżącego roku, zorganizować dziesięć kursów lotniczych, na których przeszkolą trzystu kandydatów do lotnictwa Polski Ludowej, które w oparciu o bratnie skrzydła Związku Radzieckiego stało się ostoją trwałego pokoju. (S)

O PRACY KOŁA LL W PUŁAWACH

Koło LL, o którym chcę Wam powiedzieć, powstało w 1951 r. przy PZGS „Samopomoc Chłopska" w Puławach. Pracę naszą rozpoczęliśmy z 15 członkami. W pierwszym rzędzie zaprenumerowaliśmy SiM, który stał się dla nas przewodnikiem w pracy i powoli koło nasze zaczęło się „rozkręcać". Zorganizowaliśmy KWWL, jednak przy przerabianiu poszczególnych tematów, bardzo odczuwaliśmy brak biblioteczki lotniczej, a na zakupienie książek nie mieliśmy funduszu. Urządziliśmy więc „lotniczą" zabawę taneczną, z której dochód przeznaczyliśmy na zakupienie książek do biblioteki, a za pozostałe pieniądze urządziliśmy kącik lotniczy. W pracy naszej osiągamy coraz to lepsze wyniki, a co najważniejsze, potrafiliśmy przyciągnąć do Ligi Lotniczej dużo młodzieży. W chwili obecnej możemy już pochwalić się ilością 60 członków.

Marian Mizerski
Puławy

PILOT FRANEK KEMPKA

Na lotnisko aeroklubu Bielsko-Bialskiego zajechały dwa motocykle. Na jednym z nich sprawnie dojechał do krawężnika chłopiec w harcerskim ubraniu i zgasił silnik. Po wylegitymowaniu się wartownikowi, natychmiast zaczął obserwować znajdujący się w powietrzu szybowiec ABC, który po wyczepieniu linki szybował w kierunku lądowiska. Chłopiec z przejęciem śledził cały lot, wreszcie nie wytrzymał i wykrzyknął — „przesmaruje".



Faktycznie pilot na szybowcu źle obliczył wysokość i wylądował około 300 m za literą T. Zapytałem chłopca, jak się nazywa? — Odpowiedział, że Franek Kempka!

— A skąd znasz się na szybowcach i lotach?

— Znam się dobrze — odpowiedział — bo sam jestem pilotem i latam.

— A ile masz lat?

— Dwanaście — skończyłem w marcu.

— Kto uczył ciebie latać?

— Tatuś mój — jest instruktorem. Mam już drugi stopień wyszkolenia i wykonałem na szybowcach polskiej konstrukcji 107 lotów. Moja specjalność to lądowanie na punkt.

— Czy lubisz latać?

— Bardzo. W szkole jestem dobrym uczniem, ale w przyszłości chcę być dobrym pilotem. Obecnie marzeniem moim jest brać udział w wielkich pokazach lotniczych, jakie odbędą się w ramach Zlotu w lipcu br. w Warszawie. Moi koledzy zazdroszczą mi bardzo, że latam i jeżdżę na motocyklu, a ja im mówię, że latać też będą mogli, bo w Polsce Ludowej szkolenie jest bezpłatne i każdy może latać i bezpłatnie się szkolić.

Tymczasem szybowiec na lince znów wyszedł w powietrze. Kończymy naszą krótką rozmowę, życząc Frankowi spełnienia marzeń i wzięcia udziału w pokazach lotniczych w Warszawie.

Przykład dwunastoletniego Franka Kempki świadczy o tym, że nasza młodzież ma w sobie dużo entuzjazmu i zapału, co niewątpliwie przyczyni się do zwiększenia kadry polskich pilotów. **B. URBANOWICZ**

POCZTA LOTNICZA

„Pocztę" naszą rozpoczynamy, podobnie jak szereg poprzednich, od spraw szkoleniowych. Wielu naszych Czytelników nie wie jeszcze, gdzie należy składać podania i jakie są warunki przyjęcia na szkolenie lotnicze. Ponieważ zebrała się spora paczka listów w tej sprawie, odpowiemy na nie zbiorowo.

Uwaga, kol. kol. **Jan Walasek z Lubszy, pow. Brzeg, Jan Stalka z Hajnówka, Czesław Wierzchowski z Prudnika, Waldemar Dąbrowski z Bystrzycy Starej, pow. Lublin, Maria Malanka z Radomia, Janina Skowrońska z Międzyrzecza, Kazimierz Szemelowski ze wsi Turzepole, pow. Brzozów, Stanisław Drożdż z Częstochowy, Horst Junic z Wrocławia, Wojciech Witaszyński z Gdańska, Antoni Mroczek z Błociszewa, pow. Śrem, Barbara Lenarczyk z Warszawy, Władysław Dominikowski z Nowych n/W i Józef Gołębiowski z Warszawy** — podania należy składać w Zarządach Okręgów Wojewódzkich Ligi Lotniczej. O dokładnych warunkach przyjęcia na szkolenie lotnicze dowiecie się z „poczty" zamieszczonej w numerze 23 SiM-u z br.

Kol. Lenarczyk pragnie również budować modele, ale nie należy do modelarni. Radzimy Wam zapisać się do modelarni przy Młodzieżowym Domu Kultury.

Kol. Gołębiowskiemu wyjaśniamy, że brakujące mu numery SiM z br. może zamówić w Sekcji Propagandy ZG LL — Warszawa, ul. Ogrodowa 65.

Kol. Jarosław Kuchnister z Łękini, pow. Człuchów chce również dostać się na szkolenie lotnicze, nie należy jednak do ZMP i martwi się, że nie będzie mógł dostać potrzebnej mu opinii. Opinię organizacji zetempowskiej może dostać również niezorganizowany. Macie na pewno kolegów ZMP-owców, którzy mogą wydać o Was opinię. Opierając się na niej Zarząd Koła ZMP ma prawo wydać Wam opinię, którą dołączycie do podania.

Kol. Jerzy Czerniec z Węgorzyn, pow. Wąbrzeżno ma 13 lat i jest już kierownikiem modelarni. Pragnie on również zostać lotnikiem i dlatego prosi o podanie adresu Szkoły Kadetów.

Spełniając Waszą prośbę podajemy adres — Warszawa, ul. Rakowiecka. Napiszcie do tej szkoły i poproście o bliższe informacje w sprawie przyjęcia. Jeżeli jednak chcecie zostać tylko lotnikiem, uważamy za zbyteczne staranie się o przyjęcie do Szkoły Kadetów. Zamiar swój możecie zrealizować przez Ligę Lotniczą. Starajcie się teraz w modelarni jak najbardziej pogłębić Waszą wiedzę lotniczą, aby móc przekazywać ją innym i nie zaniedbujcie nauki w szkole. Za trzy lata możecie zapisać się na kurs szybowcowy i zostać pilotem sportowym. Po ukończeniu 7 klas, radzimy przenieść się do 11-letniej szkoły podstawowej, której ukończenie umożliwi Wam następnie wyższe studia lotnicze, jeżeli oczywiście będziecie mieli w tym kierunku dalsze chęci względnie możecie się starać o przyjęcie do jednej z Oficerskich Wojskowych Szkół Lotniczych.

Kol. Wacław Kacperski ze Szwagrowa, pow. Sandomierz. Do Oficerskich Szkół Wojsk Lotniczych przyjmowana jest młodzież po ukończeniu 18 lat, a Wy macie dopiero 16. Jesteście więc jeszcze za młodzi. Powinniście teraz przejść kolejne stopnie wyszkolenia lotniczego w Lidze Lotniczej, a dopiero po ukończeniu 18 lat, mając już pewien zasób wiadomości i umiejętności lotniczych, starać się o przyjęcie do OSWL.

Kol. Aurelia Kulawiak z Szopienic przypuszcza, że w szkole szybowcowej będzie mogła zdobyć wykształcenie ogólne. Nie, Koleżanko! W szkole szybowcowej zdobędziecie tylko naukę i kwalifikacje potrzebne pilotowi szybowcowemu. Wykształcenie swoje musicie koniecznie uzupełnić przynajmniej do 11 klas szkoły podstawowej. Dwa lata, które dzielą Was jeszcze od rozpoczęcia szkolenia lotniczego, powinniście wykorzystać na intensywną naukę oraz pracę społeczną w Lidze Lotniczej, w której to organizacji będziecie mogły zdobyć podstawowe wiadomości o lotnictwie. Jeżeli w Waszej szkole nie ma koła LL, spróbujcie je założyć. W tej sprawie porozumcie się z Zarządem Okręgu Wojewódzkiego w Katowicach, ul. Młyńska 22.

Kol. kol. Zbigniew Anisowicz z Wałcza, Ludwik Zaklicki z Krosna i Mieczysław Żółtowski z Gliwic. Na terenie Polski znajduje się jedna wyższa uczelnia, przy której jest wydział lotniczy, mianowicie Politechnika Warszawska, na którą przyjmowani są kandydaci po ukończeniu XI klas szkoły podstawowej. J. S.



OD REDAKCJI: Drukowana w naszym piśmie powieść „Szybownicy" ukaże się w najbliższych dniach na półkach księgarskich w wydaniu książkowym. Pragnąc dać naszym Czytelnikom w tym roku jeszcze jedną powieść lotniczą na łamach SiM-u, rozpoczynamy od bieżącego numeru druk „Szybowników" ze skrótami streszczonymi.

Oczywiście nie zmienia to w niczym sytuacji, że winowajcę trzeba wykryć za wszelką cenę i możecie być pewni, że będzie wykryty. Lecz to wszystko nie jest dostatecznym powodem, dla którego mielibyście popadać w takie przygnębienie.

Janiak celowo bagatelizował nieco sprawę, chcąc rozładować napiętą atmosferę, która stwarzała wręcz szkodliwe warunki dla poszukiwania sprawcy kradzieży.

A teraz chcę was zawiadomić, że komunikat meteo nie przewiduje w najbliższych godzinach poprawy warunków atmosferycznych. Wobec tego jutrzejszą niedzielę spędzimy na nartach.

— Pojedziemy do Karpacza.

*

Marek Roszkowski od dłuższego już czasu kręcił się niespokojnie po korytarzu, w sąsiedztwie pokoju, w którym mieszkały dziewczęta, aż wreszcie zapukał do drzwi i na głośne „proszę" wszedł. Zośka z Ewą Królikowską klęczały na podłodze i z przejęciem majstrowały coś przy wiązaniach nart.

— Słuchaj, Zosia — rozpoczął Marek — nie chcę wam przeszkadzać, ale pozwól na chwilę do pokoju odpraw.

Zocha poderwała się energicznie z kolan i szybkim krokiem poszła przez korytarz. Kiedy weszli do pokoju, Marek bez słowa wyjął z szafy opakowaną w papier i przewiązaną kolorowym sznureczkiem paczuszkę i podał ją Zosi.

— Co to jest, co z tym mam zrobić?

— Rozpakuj, proszę, to zobaczysz.

Zocha trochę zaciekawiona zerwała sznurek, rozwinęła zawiniątko. Trzymała w rękach ładną białą wiatrówkę narciarską ze skafandrem. Jakiś czas patrzyła na nią w milczeniu, a twarz jej oblewała się coraz silniejszym rumieńcem. Nagle wybuchnęła:

— Co to ma znaczyć! Skąd ty to wytrzasnąłeś?

Marek speszył się.

— Jak to skąd? Przecież to ta wiatrówka z PDT, którą tak się zachwycałaś. Kupiłem ją od razu i nie mogłem doczekać się stosownej chwili, kiedy będę mógł zrobić ci niespodziankę tym prezentem. Jutro idziemy na narty, więc ci się przyda, a ty krzyczysz, jakbym chciał ci przykrość wyrządzić. Nie rozumiem cię, Zocha...

— A ja ciebie nie rozumiem. Oszalałeś chyba. Jak ci w ogóle mogło przyjść do głowy, żeby mi zrobić taki prezent. Czy ty naprawdę myślałeś, że go przyjmę?

Cisnęła z pasją wiatrówkę na stół i porywczo zwróciła się w stronę drzwi. Marek desperackim ruchem przytrzymał ją za rękę.

— Ależ ja, Zocha...

— Niczym mi nie wytłumaczysz twojego postępku. Przecież to kompletny nonsens.

Marek opuścił głowę jeszcze niżej i długo nie odpowiadał. Był zupełnie zdruzgotany.

— Nie wspomnę o tej sprawie nikomu. To ci mogę obiecać. Rozchmurz się i idź spać. Dobranoc.

Wyszła zamykając za sobą cicho drzwi. Marek stał jeszcze długo w tej samej pozie, z opuszczonymi ramionami. W głowie mu szumiało. Przebiegały przez nią dziesiątki najrozmaitszych myśli...

*

Czas płynął szybko. Udana wycieczka narciarska poprawiła nastroje wyczynowców i życie obozowe toczyło się normalnym trybem. Niewyjaśniona sprawa kradzieży spadochronu nie dawała jednak szybownikom spokoju i była tematem licznych zebrań grupy zetempowskiej, na których radzono jak dopomóc organom milicji obywatelskiej w szybkim ujawnieniu sprawcy kradzieży.

*

Rozdział dwunasty

CO TOBIE, MARKU?

Ależ kręci... patrzcie, patrzcie, jakie te pętle równiusieńkie. Jakby miał cyrkiel w kabinie! — wołał z zachwytem Wacek Górski. Stał wraz z innymi w grupie startowej i zadzierając wysoko głowę z zajęciem obserwował zgrabną wiązankę akrobacyjną, jaką Walek wykonywał nad lotniskiem.

Zwinny, krępy „Jastrząb", z charakterystycznymi, podanymi do przodu skrzydłami, zdawał się odgadywać myśli pilota. Z ostatniej pętli Walek wyprowadził szybowiec w locie plecowym, na plecach doleciał prosto nad środek lotniska i nie zmieniając położenia szybowca, zawiązywał dokładnie nad znakiem startowym ciasną ósemkę. Z ósemki, nadal na plecach, stromo znurkował, po czym łagodnie wypchnął ster głębokości, kreśląc na niebie krągłą pętlę odwróconą.

— A do licha! Kręci, jakby nigdy nie latał inaczej tylko głową na dół.

Walek tymczasem wyprowadził z lotu plecowego półbeczką, rozpędził szybowiec i zwinął dwie, jedna za drugą, pełne beczki, po czym wytracił szybkość i zwalił maszynę w korkociąg. Po trzech zwitkach wyrównał i wykorzystując rozpęd, wyszedł z korkociągu zawrotem.

— Ależ to majster, co? — wrzasnął z zachwytu Wacek i klasnął w dłonie. — Ma głowę chłopak, no, no...

Na wykrzykniki Wacka nikt nie odpowiadał. Patrzyli w milczeniu, uważnie śledząc wiązankę. Pouczająca była ta akrobacja.

Walek przechodził z figury w figurę, jakby na szybowcu miał zamontowany silnik. Z zawrotu wywrotem spadł w dół potem wyciągnął ostrą świecą w górę, jednym płatem zawisnął w miejscu, drugim zatoczył szeroki łuk, wykonując idealny przewrót, a po nim jeszcze jeden. Później zwinął ciasną spiralę i schodził szybko coraz niżej. Na bezpiecznej wysokości wyrównał, stromym nurkiem odleciał poza krawędź lotniska, tam wyciągnął jeszcze jeden ładny przewrót i z przewrotu rzucił szybowiec w ostry ślizg na skrzydło. Ślizgiem wytracił szybkość aż do samej ziemi i wyrównawszy nisko, miękko wylądował.

(21) (cdn)

LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

Kol. **Eugeniusz Płoński** z Łap. Trochę zawiły jest Wasz list. Piszecie, że lekarze uznają Was za zdrowego, że macie dobry wzrok, a jednocześnie pytacie o szkła kontaktowe. Najlepiej stańcie na komisję lotniczo - lekarską i wtedy rozstrzygniecie Wasze wątpliwości. Jeśli chodzi o szkła kontaktowe, to istnieją one i są bardzo wygodne w użyciu, lecz muszą być co parę godzin zdejmowane, aby dać odpoczynek dla oczu. U nas w Polsce wyrabianiem tych szkieł zajmuje się Docent Dr Kłaczyński z Akademii Warszawskiej, ul. Oczki 6. Do niego też powinniście się zwrócić.

(St. O.)

Kol. **Roman Stener** z Nowego Bytomia. Trudno dać Wam dokładną odpowiedź, gdyż nie podajecie dokładnych danych.

Ograniczenie ruchów w stawie bokowym, o ile możecie podnieść ramię do poziomu (kąt 90 st.), nie będzie stanowiło przeszkody w rozpoczęciu szkolenia szybowcowego. Co do ostrości wzroku, to musicie mieć bez szkieł 0,8. Zresztą o tym decydować będzie badanie okulistyczne na komisji lotniczo-lekarskiej.

(St. O.)

Kol. **Henryk Polasik** z Puław. Skrzywienie przegrody nosa nie jest przeszkodą w przyjęciu Was na szkolenie lotnicze, o ile nie upośledza drożności nosa. Należy udać się do specjalisty chorób uszu, nosa i gardła, który określi stopień drożności nosa. O ile przegroda nosa upośledza drożność, można przeprowadzić operację.

(C.)

Kol. **Czesław Trojak** z Jędrzejowa. Prawdopodobnie na skutek przebytej choroby pozostała Wam nadwrażliwość nerwowa niewielkiego stopnia. To minie szybko. Przestańcie o tym myśleć i nie denerwujcie się tym stanem. Radzę brać krople Walerianowe 4—5 razy dziennie po 35—40 kropel na kieliszek wody przez okres jednego miesiąca.

(B)

Kol. **Stanisław Dąbrowski** z Kołobrzegu. Powiększenie migdałków podniebiennych niewielkiego stopnia nie dyskwalifikuje kandydata na szkolenie. Natomiast jeśli one są w stanie przewlekłego, ropnego zapalenia, należy je usunąć przed stawieniem się na komisję lotniczo - lekarską.

(C)

Kol. **Jerzy Grec** z Warszawy. Ciśnienie krwi nie może przekraczać wartości 150 mm Hg. W przeciwnym razie zostaniecie znów zdyskwalifikowani. Podczas badania lekarskiego trzeba być spokojnym, wypoczętym, najedzonym i wyspanym, gdyż niespełnienie tych warunków powoduje zwiększenie ciśnienia. A więc wypoczęty i opanowany przybywajcie do CIBLL — może wówczas okazać się, że rzeczywiście nie macie nadmiernego ciśnienia tętniczego.

(B)

Daltonizm średniego stopnia, czyli nierozpoznawanie barw pastelowych — dyskwalifikuje kandydata do lotnictwa silnikowego. Jeżeli Liga Lotnicza zakwalifikuje Was na szkolenie szybowcowe, na skierowaniu Waszym do CIBLL musi być to jasno zaznaczone.

(P)

Kol. **Zbigniew Kulej** z Opatowa Częstochowskiego. O ile powstałe po zapaleniu opłucnej zrosty nie są zbyt wielkie, t.zn. nie upośledzają sprawności oddechowej płuc, nie widzę przeszkody w przyjęciu Was na szkolenie lotnicze.

(B)

„POZNAJEMY LOTNICTWO"

Jak donoszą „Kridla Vlasti", nakładem wydawnictwa „Nase Vojsko" ukazała się książka inż. Milana Horzejszego — „Poznajemy lotnictwo". Książka ta jest nową wartościową pozycją w czechosłowackiej literaturze lotniczej.

(z)

ROZRUCH SILNIKÓW LOTNICZYCH

Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej wydało ostatnio nowy podręcznik pt. „Rozruch silników lotniczych", opracowany przez G. Sieniczkina i A. Musjenko, w tłumaczeniu na język polski G. Pliniera.

Podręcznik liczy 135 stron i zawiera dużo ilustracji. Nakład — 2065 ezk. Cena — 15 zł. Nasza techniczna literatura lotnicza uzyskała dobrą książkę na temat, który dotychczas był u nas prawie zupełnie pominięty.

Podręcznik traktuje o rozruchach silnika lotniczego w warunkach normalnych przy pomocy sprężonego powietrza, urządzeń rozruchowo - zastrzykowych i instalacji zapłonowej, a następnie o rozruchu silnika w niskich temperaturach, za pomocą gazu, rozruchu zimnego silnika i po uprzednim podgrzewaniu, podaje opis i działanie podgrzewaczy oraz sposób uruchamiania silników turbo-odrzutowych.

Omawiany podręcznik jest niezbędny dla wszystkich mechaników i inżynierów klubowych, a każdy licencjonowany i latający na przeloty pilot winien także poznać zawarte w nim praktyczne wskazówki, dotyczące uruchamiania silników lotniczych we wszystkich spotykanych w eksploatacji warunkach, zarówno w temperaturze normalnej jak i w zimie.

EFER.



ARYTMOGRAF LOTNICZY

Po rozwiązaniu klucza pomocniczego wpisać w miejsce liczb odpowiadające im litery i poziomymi rzędami odczytać rozwiązanie. Jednakowym liczbom odpowiadają jednakowe litery.

Klucz pomocniczy:

a). 1, 2, 1, 3, 4, 5 — zdobywca II-go miejsca na Krajowych Zawodach Szybowcowych w roku 1951;
b). 6, 7, 8 — szybowiec wyczynowy konstrukcji Instytutu Szybownictwa;
c). 9, 10, 11, 12, 13, 15 — urządzenie służące do sterowania samolotem;
d). 3, 14, 5, 15, 16, 14, 17 — radziecki konstruktor silników;
e). 8, 18, 1, 19, 13 — części nośne w modelach, szybowcach lub samolotach.

ALBIN GAŃKO
Suwałki

Rozwiązania prosimy nadsyłać w przeciągu 2 tygodni od daty ukazania się numeru. Za prawidłowe rozwiązanie redakcja przeznacza nagrody książkowe.

WYDAWNICTWO O TRANSPORCIE LOTNICZYM

Ukazał się obszerny skrypt pt. „Transport lotniczy", opracowany przez Jerzego Osińskiego. Skrypt zawiera 272 strony.

Praca zawiera osiem różnych rozdziałów, zgromadzonych w dwóch częściach. W części pierwszej omówiony jest rozwój transportu lotniczego, a więc zarys historyczny, lotnictwo transportowe w Polsce i ZSRR, rola i możliwości Polski w dziedzinie transportu lotniczego. Dalej — organizacja i przepisy prawne lotnictwa cywilnego, żegluga i porty, klasyfikacja samolotów transportowych i samoloty najbliższej przyszłości oraz przewóz podróżnych bagażu i towaru.

W części drugiej podaje autor ekonomikę transportu lotniczego, planowanie i analizę działalności gospodarczej przedsiębiorstwa transportu lotniczego. W skrypcie pominięto całkowicie ogólne wiadomości o samolotach, żegludze powietrznej i portach lotniczych oraz podstawowe wiadomości z dziedziny eksploatacji i ekonomiki transportu lotniczego. Szczególnie obszernie potraktowano w omawianej pracy zagadnienia dotyczące przyszłości transportu lotniczego, przepisów międzynarodowych, żeglugi powietrznej oraz planowania.

Praca J. Osińskiego ukazała się wielce na czasie. Wypełnia ona istniejącą lukę w naszej literaturze lotniczej i daje możność pogłębienia i zaktualizowania wiadomości tym wszystkim, którzy interesują się transportem lotniczym, zagadnieniami ekonomiki, organizacji i planowania przewozów lotniczych.

Skrypt w cenie 21 zł wyszedł zaledwie w nakładzie 560 egz. Można go nabyć w Szczecinie i w Księgarni Uniwersyteckiej w Warszawie (na Krakowskim Przedmieściu).

EFER.

ANKIETA TYGODNIKA „SKRZYDŁA I MOTOR"

DRODZY CZYTELNICY

SiM jest tygodnikiem naszego lotnictwa sportowego LL — jest pismem Waszym — modelarzy, pilotów szybowcowych i silnikowych mechaników, pracowników i aktywistów Ligi Lotniczej oraz wszystkich miłośników lotnictwa.

SiM jest czasopismem redagowanym przez zespół redakcyjny i samych Czytelników. Chcemy jednakże, aby współudział Czytelników w redagowaniu pisma był większy niż dotychczas, aby z każdym dniem i miesiącem zacieśniała się jeszcze bardziej więź kolektywu redakcyjnego z Czytelnikami. Obowiązkiem Waszym jest też brać czynny udział w redagowaniu, tego pisma. Chcielibyśmy bardzo porozmawiać z Wami osobiście o naszych sprawach, o tym co jest w SiM-ie dobre i co złe. Niestety, bezpośrednie spotkanie Czytelników z redakcją jest w tej chwili niemożliwe. Dlatego też chcemy, aby każdy z Was odpowiedział nam na wydrukowane poniżej pytania. WYPEŁNIJCIE WIĘC ZAMIESZCZONĄ PONIŻEJ ANKIETĘ I PRZEŚLIJCIE JĄ NA NASZ ADRES: TYGODNIK „SKRZYDŁA I MOTOR" — WARSZAWA 1, UL. OGRODOWA 65 z dopiskiem na kopercie „Ankieta SiM-u". Jeżeli chcecie napisać więcej niż pozwalają na to ramy ankiety — zróbcie to na oddzielnym arkuszu papieru.

Czytelniku SIM-u — jeśli kochasz lotnictwo, jeżeli pragniesz, by Twoje lotnicze czasopismo stało na jak najwyższym poziomie, wypełnij, wytnij i przyślij do redakcji poniższą ankietę. Czekamy!

R E D A K C J A

1. Od kiedy jesteś Czytelnikiem tygodnika „Skrzydła i Motor" kupujesz czasopismo w kiosku, czy prenumerujesz?

____

____

____

2. Które rodzaje artykułów uważasz za niepotrzebne i dlaczego, które zaś należy rozszerzyć?

____

____

3. Jakie nowe tematy w „Skrzydła i Motor" należałoby uwzględnić i omówić w najbliższym czasie?

____

____

____

4. Wymień tytuły artykułów, które pomogły Ci w samokształceniu, pracy szkoleniowej, wychowawczej lub propagandowej?

____

____

____

5. Czy podoba Ci się szata graficzna SiM-u?

____

6. Na jakie tematy mógłbyś sam napisać artykuły do SiM-u?

____

____

7. Imię i nazwisko: ______________________________

8. Adres: ______________________________

9. Wyszkolenie lotnicze: ______________________________

10. Zawód (rodzaj pracy lub szkoły): ______________________________

11. Wiek ______________

podpis

Dnia .... **1952 r.**

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ **WYDAWCA: P.P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE**

REDAGUJE ZESPÓŁ

Warunki prenumeraty: miesięcznie zł 2.40, kwartalnie zł 7.20, półrocznie zł 14.40, rocznie zł 28.80.

Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 15 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze. Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.

Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62148; 73601; 87685. Wewnętrzny 8.

Zakł. Graf. i Wydawn. Słowa Polskiego. Zam. Nr 2078 3-B-19196